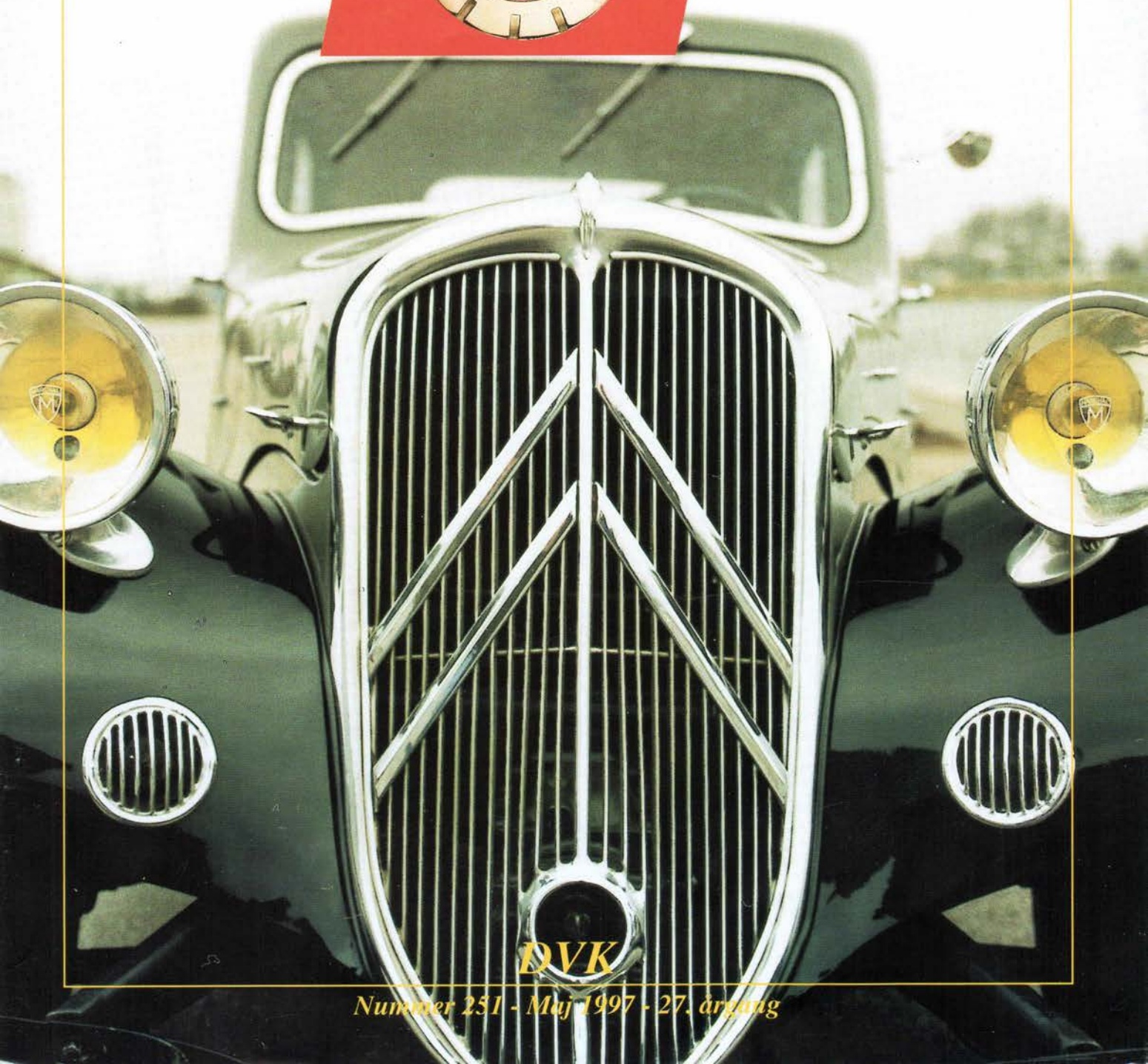


Medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub

# VETERAN

## TIDENDE



**DVK**

Nummer 251 - Maj 1997 - 27. årgang

**Dansk Veteranbil Klub**

Postbox 33, Gl. Strandvej 20,  
2990 Nivå  
Telefon 49 14 59 06  
Telefax hele døgnet:  
49 14 11 14  
Giro 600-4253  
Kontortid dagl. kl. 8-14  
Telefontid kl. 10-12  
Forretningsfører Steen Haselmann

**Bestyrelsen**

**Formand**  
Poul Suhr  
Grønningen 27  
8700 Horsens - 75 65 78 36

**Næstformand/Kasserer**  
**Forsikringsforhold**  
Jørgen Behrendt  
Klintsøvej 8  
2665 Vallensbæk - 43 53 55 03

**Sekretær**  
**Registre og Sektioner**  
Tom B. Jensen  
Holme Møllevej 21 st. tv.  
8260 Viby J. - 86 14 06 35

**Internationalt samarbejde**  
**Motorhistorisk Samråd**  
Claude Teisen- Simony  
Ved Grænsen 19  
2000 Frederiksberg - 38 79 27 94

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

**København/Sjælland**  
Claus Neble  
Fuglebakkevej 1  
2000 Frederiksberg - 31 19 82 72

**Fyn**  
Arne Sørensen  
Odensevej 327  
5300 Kerteminde - 65 32 22 49

**Sønderjylland**  
Frits B. Johansen  
Sjellerupvej 48  
6430 Nordborg - 74 45 94 50

**Vest- og Midtjylland**  
Finn Riistoft Nygaard  
Godthåbsvej 7, Dybe  
7620 Lemvig - 97 89 50 62

**Øst- og Nordjylland**  
Tom B. Jensen  
Holme Møllevej 21, st. tv.  
8260 Viby J. - 86 14 06 35

**Registre**

**Rover:**  
Henning Helmer - 42 19 27 00

**Fiat:**  
Ole Emil Riisager  
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

**Fiat - Efterkrigs:**  
Asbjørn Funder - 47 77 77 74

**VW:**  
Arne Larsen - 42 36 11 18

**Ford V8:**  
Jess Nielsen - 53 41 24 53

**General Motors - Efterkrigs:**  
Knud Madsen - 75 43 10 45

**Renault:**  
Anker Krarup - 66 11 43 14

**Opel:**  
Frederik Ravn-Larsen - 32 50 12 37

**Sektioner**

**Morris (øst):**  
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

**Morris Klub Danmark:**  
Henrik Christensen - 97 12 24 14

**MG:**  
Henning Andersen - 38 79 51 79

**Historisk Sports Sektion:**  
Sten Heide - 35 37 03 98

**Peugeot:**  
Claus Sonne Linnedal - 31 57 27 18

**Sokkelund Herreds Køreselskab:**  
Svend Draaby - 38 71 39 02

**Køreselskab Fyn:**  
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

**Køreselskab Vest:**  
Erik Hougaard - 75 83 00 49

**Jydsk Køreselskab:**  
Ivan Kristiansen - 97 12 07 11  
aften: 97 11 91 79

**Ford T:**  
Egon Wang Neesgaard  
46 38 34 26

**Ferdinand Porsche:**  
Claus Neble - 31 19 82 72

**American Automobiles:**  
Peter Løvtrøm Sørensen  
44 44 25 86

**Mødesteder**

**København:**  
Nivågård  
Gl. Strandvej 20, Nivå

**Midtsjælland:**  
Kværkebyvej 79  
Kværkeby ved Ringsted

**Østsjælland:**  
Nygade 3, Klippinge

**Fyn:**  
Egeskov Veteran Museum  
Kvæmdrup

**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård  
Ved Sabro

**Vestjylland:**  
Sindinggård ved Herning

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Rødebro

**Nordjylland:**  
Kjældgårdsvej 2, Sæby

**Bibliotek**

Hanne Jonassen  
Boserupvej 510  
3050 Humlebæk - 49 19 11 29

**Veteran Tidende**

Månedligt medlemsblad  
Oplag: 3500

**Ansvarlig redaktør:**  
Poul Suhr

**Bilhistorisk Tidsskrift**  
Redaktør:  
Ole Emil Riisager  
Krogølmgårdsvej 70  
2950 Vedbæk  
Kun skriftlig henvendelse.

**Teknisk brevkasse:**  
P. E. Hansen  
Torsted Allé 25  
8700 Horsens  
Kun skriftlig henvendelse.

Alt stof skal sendes inden den 20. til:  
DVK - Veteran Tidende  
Gl. Strandvej 20, Postbox 33,  
2990 Nivå  
eller på Fax 49 14 11 14.  
Professionelle annoncer skal leveres  
reproklare.

**Forsikring**

Dansk Veteranbil Klub • 49 14 59 06

**Revision**

Poul G. Jensen • 32 50 65 75

**Annoncepriser:**

1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-
4 farve	kr. 4.500,-
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-
4 farve	kr. 2.500,-
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-
4 farve	kr. 1.500,-

**Tryk**

ALLER GRAFISK  
Ole Callesen  
Skovhusevej 7, 6070 Christiansfeld  
Tlf. 74 56 16 11

Forsiden: Citroën 7 C Sport 1935.

Foto: Ole Callesen

**Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Færøerne rundt på Ariel .....	14
Leder .....	4	Vi savner BhT .....	17
Forsikringsmellemværende .....	5	Månedens køretøj .....	18
Klubaktiviteter .....	6	Månedens køretøjsprofil .....	22
Nye bestyrelsesmedlemmer .....	7	Bilhistorisk Tidsskrift .....	24
Registre og sektioner .....	8	Teknisk information .....	28
Bisselæder i skoene .....	9	Arr. og løbsinvitationer .....	29
Retromobile 97 .....	10	Køb, salg og bytte .....	33
Månedens personprofil .....	12	<i>Næste Veteran Tidende udkommer uge 24, 1997</i>	



## Møder

### Maj

06. 19.00: Aktivitetsaften. Biblioteket Nivågård.  
 06. 19.30: Klubmøde - Ristrup Hovedgård, Østjylland.  
 12. 19.00: Klubmøde - Klippinge, Østsjælland (Nygade 3).  
 15. 19.30: Klubmøde - Rødekro.  
 15. 19.00: Aktivitetsaften, København. Besøg hos Helsinge Billeje - Nørretoftevej 11. Tilmelding tlf. 49145906.  
 17. 19.00: Aktivitetsaften, København.  
 20. Sindinggaard - Herning. Udemøde hos Lillehøj Maskiner Møberd. Tilm. 97895062.  
 20. 19.30: Klubmøde - Kværkeby, Midtjylland. Planlægning af sommer aktiviteter.  
 26. 19.30: HSS Sektionsmøde. Nivågård.  
 27. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn. Præsentation af det nye eller gamle veterankøretøj.

### Juni

03. 19.30: Klubmøde - Ristrup. Gamle stumper + en køretur i skoven.  
 05. 19.00: Klubmøde - Nivågård.  
 09. 19.00: Klubmøde - Klippinge, Østsjælland (Nygade 3).  
 10. 19.00: Aktivitetsaften. Biblioteket Nivågård.  
 12. 19.30: Klubmøde - Rødekro. Sidste møde inden sommerferien.  
 16. 19.30: Klubmøde - Sindinggård, Herning.  
 17. 19.30: Klubmøde - Kværkeby, sommeraftentræf med de gamle køretøjer.  
 19. 19.00: Aktivitetsaften, København. Mødested Kronborg, Helsingør.  
 24. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn.  
 28.-28.-29. Egeskov Veteran Weekend. Se omtale i bladet.

### Juli

01. 15-20: Klubmøde - Ristrup. Besøg på Djursland Museum, Grenå.  
 03. 19.00: Klubmøde - Nivågård.  
 29. Klubmøde - Egeskov, Fyn. Der afholdes ikke klubmøde denne dag (sommerferie).

## Løb og arrangementer

### Maj

08. Driving Test - Køretekniisk anlæg i Kvistgård. Arr. Claude Teisen-Simony, tlf 38792794.  
 08. Madpakketur omkring Næstved og Kværkeby. Arr. Egon Neesgaard, tlf. 46383426.  
 16.-17.-18. Skandinavisk Ford V8 - træf i Haslev, Sjælland - Arr. Birger Blakø, tlf. 32949397.  
 17. Kl. 09.00. Nivåløbet (Pinselørdag). Arr. Willibald Farbmacher 49145167.  
 21. Kl. 19.00. DVK-medlemmer på Gentoft Brandvæsens Museum, Hellerupvej 5B. Tilmelding på tlf. 39980749.  
 22.-25. "Styrkeprøven" på Bornholm. Arr. DVK v/Ole Lambrecht, tlf. 56953086.  
 24. Kl. 9.00. Fotårsløb i forbindelse med Klampenborg Classic Auto Jumble 97. Arr. Claus Neble, tlf. 31198272.  
 25. Kl. 10-15. Klampenborg Classic Autojumble 97. Arr. Kim Polte, tlf. 39652223.  
 25. "Stumperne". Madpakketur fra Ålsbogård Lystfiskersø. Tilm. Finn Rasmussen, tlf. 64812165.  
 25. Lolland-Falsters Veteranklub - Start Nykøbing Falster. Tilm. Svend Seiffert, tlf. 53924715.  
 29. Kl. 18-19. Ikealøb, København. Start Ikea Gentoft. Arr. Henrik Thostrup, Claus Neble.  
 31. Kl. 09.00. Oldtimerløbet Gråsten-Flensborg. Arr. Lions og Turistinf., tlf. 74650955.  
 31. FRR-Løbet i Københavnsområdet. Tilmelding tlf. 39650039. Rogert Varnæs.  
 31. Kl. 10-16. Gentoft Brandvæsens Museum. 10 års fødselsdagsfest. Hellerupvej 5B/Bernstorffsvej. Tlf. 31636098

### Juni

01. Kl. 9.00 Brønshøj - Veteranløbet 1997. Arr. Lars Cramer-Petersen, tlf. 31282722.  
 01. "Blåhøj kalder". Garagetraf hos Vagn Nissen.  
 05. HSS. Grundlovsløb. Hill-Climb. Ganløse.  
 05.-8. Danmarksløbet "Fra kyst til Kyst". Arr. F. Johansen 74459450, L.H. Kristiansen 74415420, N. Jonassen, 49 19 11 29.  
 07. Stumpemarked - Dansk Vintage Motor Club, Galten. Tilm. H.J. Enemark, tlf. 86293697.  
 08. "Stumpeme". Madpakketur fra Ålsbogård Lystfiskersø. Tilm. Henning Larsen, tlf. 64791994.  
 08. Thy Veteranbilløb, Thisted. Tilm. John B. Elsborg, tlf. 97925741.  
 14. Vitus Bering Løbet, Horsens. Poul Suhr, tlf. 75 65 78 36  
 14.-15. HSS. Sturup Raceways (også debutanter).  
 14.-15. Classic Autojumble, Gavnø. Arr. Svend Carstensen, tlf. 32 53 01 26  
 26. Kl. 18-19. Ikealøb, København. Start Ikea Tåstrup. Arr. Kai Wredstrøm og Claus Neble.  
 27.-29. Egeskov Veteran Weekend. Arr. Arne Sørensen, 65322249

### Juli

- 5.-6. Bornholm Rundt. Arr. Allan Pihl Hansen, tlf. 56493544.  
 24. Kl. 18-19. Ikealøb, København. Start Ikea Tåstrup. Arr. Ole Vium, Claus Neble.  
 20.-27. The Morris Week. Arr. Willibald Farbmacher. Tlf. 49145167.  
 25.-26. Ringkøbingløbet 1997. Arr. Børge Andersen, tlf. 97320734.

### August

02. Kl. 9.00. Stevnsløbet - Østsjælland. Tilm. Hans Peter Nielsen, tlf. 53678093.  
 02. Kl. 9.00. Glostrupløbet, København. Arr. Sten Hasselmann & Jørgen Behrendt, tlf. 43535503.  
 3.-4. Munkebjergløb & Hill Climb. Info, tlf. 31546922, Fax. 75720886.  
 9.-10. Guldhornløbet i Møgeltønder. Arr. Robin Roost, tlf. 74738595.  
 10. Ø & Herregårds Rally, Sjælland. Arr. Claude Teisen-Simony, tlf. 38792794.  
 16. Arresøløbet - Frederiksværk. Arr. Arne E. Pedersen, tlf. 42124187.



### Medlemskab af Dansk Veteranbil Klub, og hvorfor?

I juni Grundloven af 1849 blev foreningsret anerkendt ved paragraf 92, og den er stadig grundlovmæssigt beskyttet. Det er ikke en særlig gammel ret, men det er en ret der ikke findes i alle lande. Vi må og skal derfor værne om denne ret og være glade for de muligheder den giver. En forening er særlig egnet til at give en fælles interesse styrke og handlekraft.

Dansk Veteranbil Klub hører ind under denne foreningsret, og hvorfor nu være medlem af en sådan klub? Ja det kan der være flere grunde til, idet der er lige så mange meninger og holdninger til tingene som der er medlemmer. Nogle grunde er imidlertid de samme for alle, nemlig interessen for motorkøretøjer, deres tilblivelse, deres funktion, deres vedligeholdelse m.m.

Ved at være medlem af en interesseklub gives der mange muligheder i form af erfaringsudveksling og hjælp til aktuelle problemer. Som medlem af Dansk Veteranbil Klub har man store muligheder for at få assistance med oplysninger og hjælp ved restaureringsarbejder, enten via klubbens righoldige bibliotek, mærkeregistre og ikke mindst fra den paratviden der findes blandt medlemmerne.

Ved at deltage aktivt i de møder og aktiviteter der tilbydes er der gode muligheder for at få indflydelse på klubbens ve og vel. Ved de lokale klubaftener, der altid foregår i en behagelig afslappet atmosfære, er der rig lejlighed til at udveksle meninger, holdninger og erfaringer.

Der er således mange gode grunde til at være medlem af Dansk Veteranbil Klub. Klubben kan gøre meget for dig, men du kan også gøre noget for klubben ved at deltage aktivt i klublivet. Det giver klubben styrke og handlekraft.

*Arne Sørensen*

Arne Sørensen  
områdeansvarlig / Fyn.



## PROVINZIAL - AI vil ikke anerkende en gæld til DVK på kr. 700.000

Vort mellemværende med vor tidligere samarbejdspartner Provinzial - AI Forsikring er desværre endnu ikke afsluttet, på trods af at der har været ført mere eller mindre intense forhandlinger lige siden aftalens ophør for over et år siden,

Miseren er at vi har vanskeligheder med beviserne i vor sag. Idet vor tidligere Forsikringsgruppe, som følge af det gode samarbejde og den normale samarbejdsprocedure, havde indgået en mundtlig aftale, som vedrørte en overskudsdeling med 40 % til

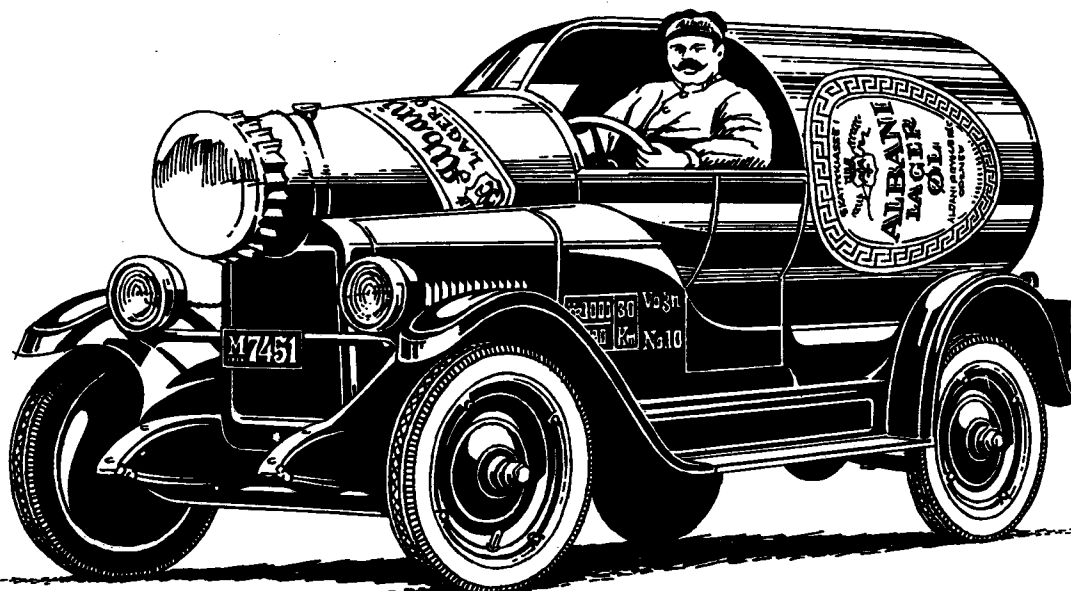
Provinzial - AI og 60 % til DVK af overskuddet af forsikringer i gruppen for veteranbiler. Overskuddet for 1994 og 1995 blev på knap 1,2 millioner kroner, hvilket vil sige at DVK burde have ca. 700.000 kr tilgode. Men Provinzial - AI vil ikke give os en eneste krone af dette tilgodehavende og har altså beholdt alle 1,2 millioner.

DVK har forsøgt at forlige sagen ved at foreslå at hele beløbet blev tilbagebetalt til vore forsikringstagere, som det tidligere var tilfældet. Dette har Provinzial - AI afslået.

DVK's bestyrelse vil ikke bare give afkald på vor andel af de 1,2 mill., og da vi har vurderet, at vi har en rimelig chance for et positivt udfald ved en retsag, har vi derfor nu valgt om nødvendigt at ville udtage stævning mod Provinzial - AI mod krav om vort tilgodehavende.

Iøvrigt har Provinzial - AI tjent yderligere godt 600.000 kr. på gruppen for klassisk, hobby og brugsbiler for 1994 og 1995. DVK har ikke en aftale om overskudsdeling for disse grupper

Bestyrelsen/Poul Suhr



HER ER EN RIGTIG-DANSK "ØLBIL", SOM FRA 1928 TIL SIDST I TREDIVERNE VAR EN RULLENDE REKLAME FOR ALBANI LAGER BYGGET OP OVER EN 4 CYLINDRET CHEVROLET...

Fritz  
COPYRIGHT

**FYN - EGESKOV.**


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

**Tirsdag den 27. maj kl. 19.30**

Klubmøde på Egeskov. Denne aften kommer vi kørende i de gamle eller nye veterankøretøjer for at vise dem for hinanden, her har du også mulighed for at udveksle erfaringer om eventuelle tekniske detaljer om netop dit køretøj. Vi skal også have lavet aftaler om eventuelle fællesture i sommer.

**Juni 27.-28.-29.**

Egeskov veteran weekend.

*På aktivitetsudvalgets vegne  
Arne Sørensen*

minder så museet har en rig samling oldtidsfund. Fra nyere tid vises bl.a dansk lertøj, tekstilproduktion og en stue fra klunketiden. Dansk fiskeri museums udstilling fortæller om fiskeriets historie, og har en flot samling af dansk producerede bådmotorer. Der er også en samling af legetøj. Museet har til huse i idylliske bindingsværksbygninger og har en lukket gård med toppede brosten, hvor vores køretøjer vil blive parkeret, til offentlig beskuelse. Museet vil være vært for aftensmaden, og der vil naturligvis være gratis adgang til museet under besøget. Museet giver også et tilskud til benzinen.

Vi mødes på Krannestrup 1, Mejby kl 14.30.

Når du har tilmeldt dig får du en kørselsvejledning tilsendt.

Hurtig tilmelding nødvendigt! (Navn, antal personer, telefon nr. og adresse).

Ring og tilmeld dig på tlf.

40 33 54 31 (Lars Hoffbæk)

eller 86 14 06 35 (Tom Jensen)

*Erik Kjær & Tom Jensen*

**ØSTJYLLAND - RISTRUP**
**Klubmøde tirsdag den 3. juni kl. 19.30**

Ristrup er rammen om dette klubmøde der gerne skulle foregå blandt vores biler ude på gårdspladsen. Vi kører en kort tur ud (i skoven) og ser på naturen. Dette er også aftenen hvor vi holder vores årlige mini stumpemarked. Vi ser frem til at se dig i din veteran.

**Tirsdag den 1. Juli**

Besøg på Djurslands Museum, Grenå,

Djurslands Museum har inviteret os til at besøge dem tirsdag den 1. juli kl 16.00. Djurslands Museum er både egnsmuseum og fiskerimuseum.

Djursland er meget rigt på oldtids-

**VESTJYLLAND-SINDINGGÅRD**
**Invitation til mange møder i det vestjyske**

Er DVK ved at reducere sig selv til en selskabelig forening, og er stort set al kompetence og indflydelse overfor myndighederne lagt i hænderne på Motorhistorisk Samråd ?. Det var et par af de spørgsmål, som kom op til debat på april mødet hos de midt-og vestjyske entusiaster på Sindinggård.

Svaret skal ikke gives her, men problematikken bør tages op i bestyrelsen. Klubbens formand kommer i øvrigt til mødet den 18. august for at fortælle om bestyrelsens arbejde og planer, ved den lejlighed kan spørgsmålet om „Selskabelig forening contra sam-

menrod“ jo tages op til interesse- ret behandling.

Forhåbentlig møder mange medlemmer op i de gamle køretøjer. Dem vil vi i øvrigt gerne se til de øvrige møder i foråret og sommeren, det giver en god stemning og sætter liv i kludene når de gamle klenodier luftes.

Arrangementskomiteen har som man vil kunne se i mødekalenderen, fastlagt udebesøg den 20. maj hos Jens Bjerregård, Holmgårdvej 143 i Møborg ved Bækmarksbro. Tilmelding er nødvendig til dette besøg hos denne ekspert, der beskæftiger sig med Nimbus motorrenovering.

Så er der også grund til at erindre om garagetræffet søndag d. 1. juni hos Vagn Nissen i Blåhøj ved Brande, og her skal også meldes til, direkte til arrangøren, som høstede megen ros for et lignende arrangement i fjor. Det gentages nu så flere kan nyde godt af gæstfriheden i Blåhyv, som de siger på de kanter.

Det ordinære møde i juni er fastlagt til mandag d. 16. juni som udemøde med besøg hos amerikaneerbilklubben i Holstebro. Tilmelding er nødvendig.

I juli er de fleste traditionelt travlt optaget af ferie og dermed med ingenting at lave. Måske bliver der et lille møde på Sindinggård, måske holder vi blot fri, derom senere.

*Gorm Albrechtsen*

**SØNDERJYLLAND**
**Torsdag den 15. maj kl. 19.30**

Vi mødes i klublokalet. Se i dine gemmer og tag med hvad du har af gamle billeder med biler i familiealbummet. Bilens historie 1940 - 53.

*Frits Johansen*



### MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Steffensgaard, Kværkebyvej 79, Kværkeby.

Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Vi har møder den 3. tirsdag i måneden og næste møde er:

#### Tirsdag den 20. maj

Efterhånden er det vel så blevet forår, så vi kan komme i vore gam-

le køretøjer. I tilælde af regnvej, kan vi gå indendørs og se film.

#### Tirsdag den 17. juni

Vi fortsætter med de udendørs møder. Kom med de sidst restaurerede køretøjer. Der må være sket en del i den lange vinter, vi har haft.

Foredrag og demonstrationer venter vi med til efteråret.

*Egon Neesgaard*

### ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

#### Mandag den 12. maj kl. 19.00

Det bliver en spændende aften. Bent Christensen, fra Danske NSU Venner, kommer for at indvie os i Wankel motoren. Han har en demonstrationsmodel med, så vi kan se fordele og ulemper ved denne konstruktion.

*Henning og Kaj*

## FRABESTYRELSEN

### Nye bestyrelsesmedlemmer

På DVK's generalforsamling lørdag den 19. april 1997, blev følgende nyvalgt til bestyrelsen:



#### Steffen Frølich

Dragør

50 år, økonom. Driver selvstændigt firma indenfor valutahandel og teknisk analyse af valuta og aktier.

Har stor interesse for Jaguar biler, og var i den forbindelse med til at stifte Jaguar Club of Denmark. Er meget optaget af problemet omkring biler og miljø, og er for nylig indvalgt i miljøudvalget i Motorhistorisk Samråd.

Har 2 Jaguarer som er under restaurering, en E type serie 1 fra 1962, og en XK 120.



#### Peter Løvstrøm Sørensen

Lyngby

38 år, civilingeniør/erhvervsforsker. Ansat som udviklingsingeniør hos NKT.

Er bidt af amerikanske biler, og har i 10 år været formand for Roskilde Amerikaner Bil Club. Takket være hans energiske indsats er denne amerikanerbil klub nu blevet accepteret i veteranbil kredse og optaget i Motorhistorisk Samråd. Det er også Peter Løvstrøm Sørensen der har stået for oprettelsen af sektionen American Automobiles i DVK.

Kører Ford Mustang Convertible 1967.



#### Willibald Farbmacher

Kokkedal

44 år, servicetekniker indenfor hospitalsudstyr

Har i flere år været meget aktiv i DVK med løbs- og mødearrangementer. Har en særlig interesse for Morris biler og er formand for Morris Sektion Øst i DVK. Selv har han to Morris biler, en Morris Minor Roadster 1932 og en Morris 10/6 Saloon 1933, i øvrigt den Mads Skern benyttede i TV serien Matador.



## Peugeot Sektion .... så' er vi klar!

Nu nærmer foråret sig - selvom det i skrivende stund er bidende frost - og køretøjerne skal gøres klar til endnu en sæson. 1997 bliver året hvor vi blandt andet vil profilere os udadtil via en række løb - og arrangementer. Udover de egentlige Peugeot arrangementer, har vi planlagt fælles deltagelse i et par generelle arrangementer for klassiske biler, hvor vi tillige har planlagt fælleskørsel - for alle interesserede. Vi håber selvfølgelig at I vil være med, dels til vores egne arrangementer, men også på Gavnø og i Klampenborg.

I forbindelse med vores eget Peugeot Classic løb, som finder sted lørdag den 23. august 1997, regner vi også med jeres tilslutning. Det er en betingelse at minimum 10 ekvipager melder til, ellers vil løbet blive aflyst.

Af de 7 arrangementer er det kun 1 som finder sted i Jylland. Det er vi selvfølgelig kede af, men vi håber til gengæld at vi kan lokke nogen af jer fra „Hovedlandet“ over bæltet til et par af løbene på Sjælland!

### **Søndag den 25. maj 1997, kl. 10 - 15.**

Classic Autojumble på Gallopbanen i Klampenborg.  
Vi mødes på parkeringspladsen ved Skovshoved havn (ved UNO-X) kl. 9.30 og kører sammen til Gallopbanen. Entreen er cirka 20 kr. for et fyldt køretøj.

### **Søndag den 15. juni 1997, kl. 10 - 16.**

Classic Autojumble & Concours De Charme ved Gavnø Slot.  
Vi mødes på Jet-tanken i Vermlandsgade i København - til fællestankning kl. 8, og kører samlet imod Gavnø. Der er mulighed for tilslutning på parkeringspladsen ved Bilka i Næstved 9 - 9.15. Husk tilmelding til Svend Carstensen.

### **Lørdag den 28. juni 1997.**

Tur til Center Mobilium i Billund, hvor temaet er franske biler.  
Vi tager fra København kl. 10 med mulighed for tilslutning på udvalgte steder. Forventet ankomst kl. 15. Center Mobilium har åbent 10 - 19, og entreen er 60 kr. Vi planlægger samtidig overnatning hvis der er stemning for det. Morten Stern er koordinator, og kan kontaktes på tlf. 31399141.

### **Lørdag den 23. august 1997, kl. 9.**

Peugeot Classic løb i København.  
Vi mødes hos Baunsøe biler på Østerbro til morgenmad. Via Peugeot i Birkerød ender vi på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør, hvor Jes Pedersen vil vise os rundt på museet og i depotet. Fortæring er gratis men entreen på museet - 25 kr. skal afholdes af deltagerne. Tilmelding til undertegnede senest fredag den 15. august 1997.

I løbet af sommeren vil vi endvidere mødes på uforpligtende vis på forskellige lokationer i og omkring København. Undskyld til alle jer fra provinsen, men Danmark er trods alt et „stort land“. Vi håber at alle jer fra Jylland og Fyn vil engagere jer lokalt med tiden. Formålet er at vi kan mødes under afslappede forhold, og lade stemningen og ikke mindst vejret afgøre dagsordenen.

### **Onsdag den 28. maj 1997, kl. 19.**

Vi mødes på parkeringspladsen ved 'Tre-pile-lågen' på Strandvejen foran Eremitageslottet.

### **Onsdag den 25. juni 1997, kl. 19.**

Vi mødes på parkeringspladsen ved Café Jordan Rundt i Charlottenlund, lige efter Danmarks Akvarium og inden kystvejen starter.

### **Onsdag den 24. september 1997, kl. 19.**

Vi mødes på parkeringspladsen ved Dragørs Gl. havn.

### **..... Vi holder styr på jer!**

Udover at være en samlende faktor, er det tillige Peugeot Sektionens formål at føre tilsyn med hvilke klassiske Peugeot køretøjer der er i Damnark, og hvem der ejer dem - også selvom de ikke er medlem af DVK. Selvom det er begrænset hvor mange Peugeot Classic der eksisterer i Damnark - ihvertfald modellerne før 404, er det alligevel ikke en nem opgave. Udgangspunktet for vores overblik er dels DVKs medlemsoversigt, dels en adresseliste som vi modtog fra K.W. Bruun ved årskiftet 1995-96. DVKs sidste medlemsoversigt var - ifølge mine oplysninger - ikke fuldstændig, og K.W. Bruuns liste var mangelfuld. Derfor forsøger vi at kombinere de oplysninger vi kan få fra forskellige sider - motorblade, salgsannoncer og meget andet, for på den måde at optimere vores kortlægning. Alligevel er der mange Peugeot Classic rundt omkring i landet som vi har hørt om, men ikke kender konkret til. Samtidig er der en række Peugeot Classic ejere som ikke betragter sig som Liebhabere. Specielt 404 anvendes af en del bilister som daglig brugsbil.

I anmodes derfor om - når I møder dem rundt i landet - såvidt det er muligt, at gøre opmærksom på vores eksistens. Dette skulle gerne resultere i at vi kommer i kontakt med så mange ejere af klassiske Peugeot biler som overhovedet muligt.

*Claus Sonne Linnedal*





*Spurv i Tranedans! Selv en gammel Austin kan ligge lunt i svinget*

**T**anken om at té sig hæmningsløst på offentlig vej tiltaler åbenbart en række vognstyrer i gamle veteranbiler. At I ikke skammer jer. Der har overhovedet ikke været problemer med at skaffe racergale til Munkebjerg Hill Climb lørdag d. 2. og søndag d. 3. august. Tidtagning på Køreteknisk Institut i Fredericia om lørdagen og stort bulder i bjergene om søndagen.

De fleste tilmeldinger omhandler vogne fra perioden 1955 til 1972, men i klasserne fra omkring 1935 (+/- et par procent) er der stadig plads til nogle foretagsomme med bisselæder i skoene.

Vi har først nu udskrevet løbet ude i den store verden, og vi regner med, at der yderligere kommer mange spændende og sjove biler fra landområderne mellem Valby Langgade og Kina. Det kunne dog stadig være sjovt med en dansk-ejet gammel Racer-Studebaker eller hvad med en Hanomag? Dem har jeg aldrig set i race. Hvorfor står mig egentligt ikke helt klart.

“ Ein bishen Bläck, ein wenig

Lack, dann hast du die Hanomag”. Ved gennemsyn af DVK's medlemslister er der egentlig forbavsende mange spændende biler, der ville gøre sig på et skrående underlag. En af de sjoveste episoder i Copenhagen Classic Car Cup var en gammel Cadillac, der midt i det vilde race havde så meget møje med at komme rundt i svingene, at den måtte bakke sig frem og tilbage. Vognen blev publikums yndling, og mangt et flækket - men ærbødigt - grin spredte sig på de billige langsider.

Og så får man altså noget for pengene. Tillægsreglerne er netop blevet optrykt på glittet papir og kan rekvireres hos sekretariatet. De, der allerede har forhåndstilmeldt sig, får naturligvis reglerne med posten.

Hill Climb beskrives af eksperter som et rally, hvilket vist nok vil sige en hastighedsprøve med enkeltstarter ( i modsætning til baneløb med en masse forvirrede vogne mellem, over og under hinanden- samtidigt). Hill Climb er altså ikke særligt farligt, men denne side af sagen er vi ikke meget

for at betone for kraftigt, for vi vil jo helst overfor omverdenen opretholde illusionen om, at racerkører er nogle fandens karle, der med dødsforagt sidder og kigger lige ind i evigheden uden at blinke. Selvom det altså ikke er farligt, rører det alligevel lige netop ved den nerve, der får det til at være sjovt.

Øvre i afdelingen for spøg og skæmt, hvor de arrangerer et rigtigt godt gammeldags hyggeløb for hele familien, det såkaldte Munkebjergløb (der altså ikke har noget med Hill Climbet at gøre) meldes der om, at kapaciteten endnu ikke er fuldt udnyttet. Skulle man være lidt usikker på det fandenivoldske race, kan man i stedet i ro og mag nyde den stor-slåede natur afvekslende med finurlige prøver og hyggelige kroer og alt den slags.

Tillægsregler og almindelig orientering kan nu som tilforn rekvireres hos Jens Ole, tlf. 31546922 eller fax. 31540922.

Gorm Bang Olsen.



# Retromobile '97

Tekst: Tom Jensen - Foto: Erik Nielsen

minutters gang fra Retromobile udstillingen, det hele for knap 1.000,- kr.

Selve Retromobile udstillingen har Kristen Korsgård ingen indflydelse på. Den var i år flyttet til andre haller, så der var langt at flytte sig på Dunlop gummi (belagte rullende fortove), blot for at nå frem. Udstillingen var hverken blevet

større eller mindre af at have flyttet lokale. De udstillede biler og stande, - tja det er svært at overgå noget superbt fra de foregående år, så man synes måske, der var lidt længere mellem perlerne denne gang.

Kristen er absolut mest interesseret i Renault, så kan man ikke udstå Renault, bør man nok rejse med et andet selskab, for der bliver snakket Renault over hele linien.

**H**vem vil ikke gerne rykke 4 dage ud af kalenderen for at besøge byernes by Paris?

Selv hører jeg til en af dem der har rejst med Kristen Korsgård adskillige gange - man må sige at forholdene er blevet bedre og bedre - en kun 3 år gammel bus med sovesæder og et \*\*\* hotel kun 10



Renault type 900 1959 prototype med hækmotor.



Turens højdepunkt var et besøg på Billancourt fabrikken, i den sydvestlige del af Paris ud mod Seinen. Der bliver ikke produceret biler her længere, men bygningerne er der stadig, og nu ved vi i hvert tilfælde lidt om hvad der foregår i nogle af dem. For at komme ind på området skal man forbi en portvagt. Herefter ser man kun Renault biler!

Hotchkiss 2050 coach 1951.



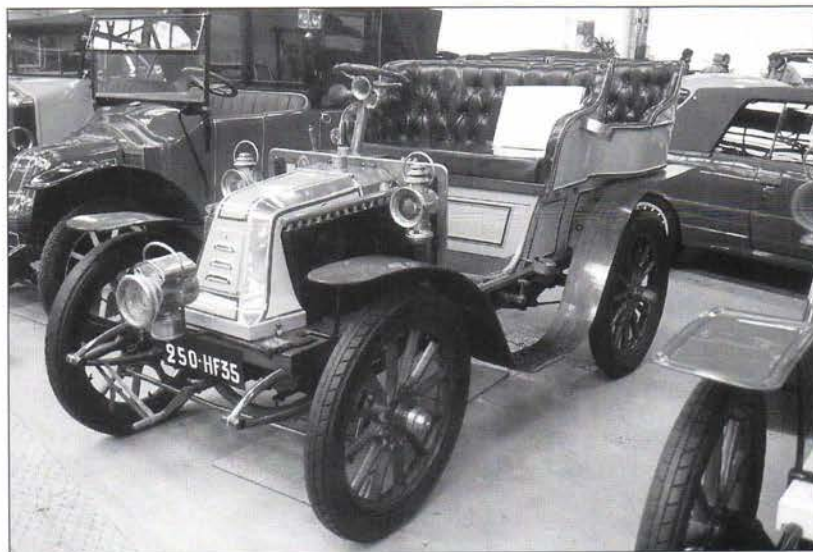
Ved en stor fabriksbygning stopper bussen, og vi går ind i en forhal med en Renault rekord bil fra 1926, samt en Renault Spider (af meget ny dato). Det siges, at man får ondt i ryggen af at køre i en Spider, for den er stort set uaffjedret.

Herefter blev vi lukket ind i et rum med en større samling motorer stillet op og et par meget gamle køretøjer, den ældste en Renault type A fra 1899. En medarbejder, der kunne lidt norsk, bød velkommen og vi så en film om Renault. Efter filmen blev gardinerne trukket fra og det gav et let gys gennem salen. Her stod nemlig en flok køretøjer af yderst forskellig karakter. Formel racere, rally biler, varebiler, en omfangsrig samling af serie producerede Renault biler gennem tiden, lige fra år 1900 til 1996, desuden et moderne luft affjedret førerhus til en Renault lastbil lige ved siden af en bus fra 20'erne og en tank fra 1. Verdenskrig. En tilsvarende tank, dog med krigsskader, malet sort, stod i et lille park lignende areal også inde på fabriksområdet. I parken var også en barak, hvori starten til Renault fabrikken gemte sig, i form af et gammelt værksted/smedje.

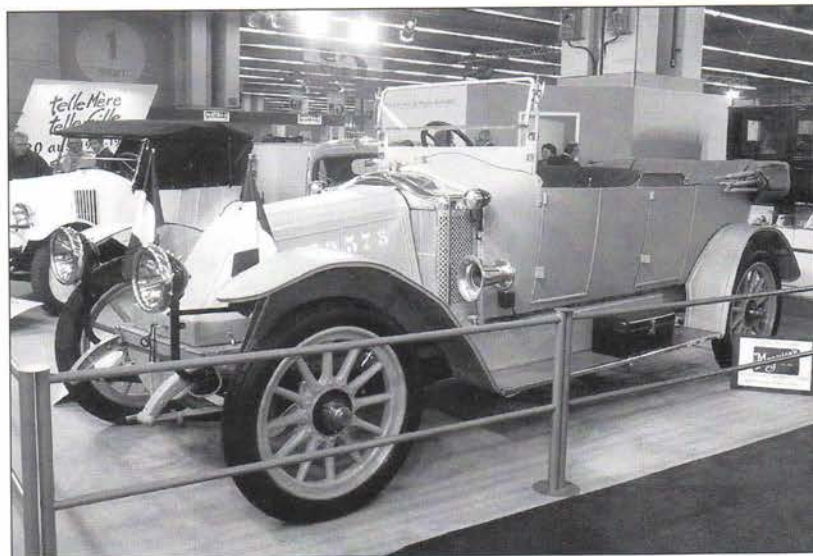
Stadig indenfor fabriksområdet kørte vi til en ældre fabrikshal. Her holdt RAC (Club des Amateurs d'Ancienes Renault) til. De havde kontor og værksted med plads til ca. 15 biler, hvor klubbens medlemmer kunne gå og restaurere biler. Jeg tror mange fandt dette lige så interessant at se, som det private museum. Der er planer om at museet skal åbnes for offentligheden.

Det er dejligt når nogen lægger kræfter i sådan et arrangement og forhåbentligt, tradition tro, bringer os til Byernes By næste år.

*Amilcar racer 1924. Vognen har tandem sæder for at gøre den smallere.*



*Renault type T 1904.*



*Renault type FE 1917. Stabsvogn fra 1. verdenskrig.*





## Kaj Kjeldsen

Frederikssund

Født 1914. Medlem af DVK siden 1962

Af Egon Neesgaard

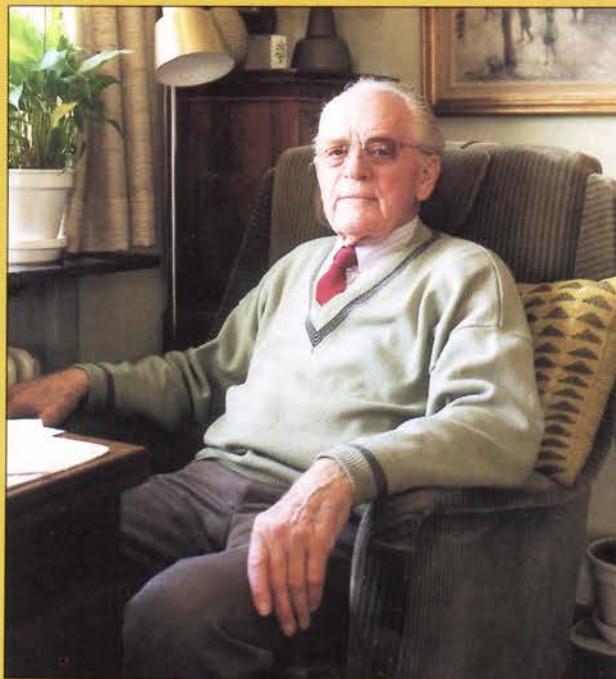
**E**n rigtig bilentusiast. En god klubkammerat og en mand med humor, er hvad man med rette kan kalde Kaj Kjeldsen. Mere behøver man egentlig ikke at skrive om ham, men det vil jeg nu gøre alligevel.

Kaj Kjeldsens liv har været biler, mange biler, og litografi. Biler mest som hobby, hvad man kan konstatere i det følgende.

Han blev født i Brønshøj for 83 år siden. Han ville være arkitekt, men det var der ikke råd til, når der var 7 søskende, så han måtte som så mange andre i gang med noget helt andet, der var knap så dyrt at lære. Det blev litografien, - og pinselørdag 1929 blev han udlært fra Gutenberghus med sølvmedalje overrakt på Københavns Rådhus

i overværelse af Kong Christian den X. Det må have været en enestående oplevelse for en ung mand, der i læretiden skulle hjælpe til med familiens økonomi. Bl. a. var han en overgang indsæber på en barberstue lørdag aften og søndag formiddag. Det var jo i ty-

verne i Gentofte og opførte en bygning på 800 kvadratmeter. Bygningen blev senere præmieret af Gentofte Kommune for sin arkitektur og indpasning i den øvrige bebyggelse. Trykkeriet solgte de i 1989, men Kaj blev som konsulent endnu 4 år, hvorefter han stoppede helt som 78-årig.



Kaj fortsatte efter læretiden på Gutenberghus i nogle år, men fik så som 24-årig et lederjob på et trykkeri med over 100 ansatte. Det gav 600 kr. om måneden. Trykkeriet var i økonomiske vanskeligheder, men Kaj fik det rettet op og blev der i 7 år.

I 1937 blev han gift med Käthy, og de besluttede i 1946 at starte egen trykkerivirksomhed. Det blev i en kælder i en villa, men pladsen blev for trang, så de købte en grund ( af Gutenberghus i øvrigt ) på Nybrovej 93



Kaj Kjeldsen er rigtig i sit es, når han deltager i et DVK løb i sin store Mercedes 230 SL fra 1963



Samtidig med trykkerivirksomheden startede han i 1947 i Søndrup gl. Skole ved Horsens fabrikation af dybfrost emballage, som eksporteredes til Tyskland.

Men tilbage til bilerne. Han fik kørekort i 1933 og som tidligere fortalt, har han haft adskillige biler i kortere eller længere perioder. Vi kan desværre ikke nævne dem alle her, men blandt de særlige var der en Lancia Cabriolet fra 1938, en Buick Sedan 1931, BMW 327, Mercedes Cabriolet 170 V 1938, BMW V8 1957, BMW Bauer Cabriolet 1963.

I de senere år er han blevet mæglere, så nu er det foretrukne køretøj en Mercedes 230 SL fra 1963. Han har i de sidste 25 år kørt ca. 280.000 km i den, for han deltager i alt hvad han kan overkomme, og det har han gjort lige siden han for 35 år siden blev medlem af DVK.

Det er ikke kun danske arrangementer, men også bjergløb sydpå, og antallet af præmier og rallyplader (ca. 130) i garagen vidner om en meget stor aktivitet.

Efter at han for et par år siden mistede sin trofaste livsledsager, Käthy, bor han nu alene i sit dejlige hus i Frederikssund, men stadig omgivet af mange venner, - ikke mindst fra DVK.

Kaj Kjeldsen som 42 årig fabrikant



Det er hvad der er tilbage af adskillige veteranbiler gennem årene.



Her ses to af Kaj Kjeldsens tidligere biler. En EMW 1953 og en Mercedes 1938



Et lille udsnit af garagen. Der er mange flere rallyskilte end jeg kunne få med min weitwinkel. Motorcyklen tilhører naboen, der lider af pladsmangel.

**KAJ KJELSDEN**  
DANMARKS MEST MODERNE LITOGRAFISKE ETABLISSEMENT

**STOLPEGÅRDSVEJ 109, GENTOFTE . TLF. 874647**

- Offset-tryk
- Emballage
- Litografi
- Speciel højglanslakering
- Kartonnage

Kaj Kjeldsens prisbelønnede bygning

## Færøerne rundt på Ariel



Inga, Mogens, Hanne og Jørgen med Kellingin og Risin i baggrunden. Fotograferet af en yngre, slagfærdig færing på 86 i skjortærmer - og så i den kulde!

Ude i Nord-Atlanten ligger 18 små øer i en klynge, Færøerne. Tidligere var de en del af det danske rige, idag har de selvstyre. Der bor 43.000 mennesker og 75.000 får på øerne. Fra nordligste til sydligste punkt er der ca. 120 km. Vejnettets længde er ca. 600 km., så det er til at overse. Disse øer kunne vi godt tænke os at besøge, og da vi, Hanne & Jørgen samt Inga & Mogens, har et par gode Ariel motorcykler, skulle turen selvfølgelig foretages med disse transportmidler. Inga var på det tidspunkt formand for EMK, Engelsk Motorcycle Køreere i Danmark, og det var faktisk hende, der tilrettelagde det meste af turen.

Om eftermiddagen søndag d. 12. juni 1994 kørte vi motorcyklerne, Ariel NH 350 cc 1953 samt Ariel VH 500 cc 1956 med dansk Bender-sidevogn 1957, ombord på båden fra København til Oslo, hvor vi var fremme næste morgen. Cyklerne blev startet op, og vi drøede afsted op over den smukke Hardangervidde, hvor sneen sta-

dig lå. Vi var heldige med vejret; høj solskin, men lidt koldt. Vi skulle den følgende dag med båden fra Bergen til Torshavn, så vi overnattede på et lille gæstgiveri i Eidfjord, da vi havde kørt ca. 2/3 af turen mellem Oslo og Bergen. I Bergen fik vi en del regn, men det var vi forberedt på. Støvler og handsker var velindfedtede hjemmefra og regntøjet nyindkøbt. Vi havde inden turen bl.a. læst, at det regner ca. 285 dage om året på Færøerne. Den gamle brygge i Bergen fik vi set, inden vi om eftermiddagen kørte ombord på "Norröna", hvor en flink steward byttede vor hjemmefra bestilte 4-personers indvendige kahyt, med 2 værelser (kahytter) med udsigt, noget vi siden altid bad om, når vi nåede frem til et nyt overnatningssted.

Hanne og Jørgens NH'er var imellemtiden blevet surret med ° km tovværk. Inga og Mogens' VH'er havde sidevognen at støtte sig til. Overfarten var ret blæsende med en del sø, så Norröna "bankede

pæle" hele natten. Desværre blev Inga meget søsyg, Hanne lidt søsyg, medens Jørgen og Mogens nød kabyssens udsøgte menu.

Da vi næste formiddag nærmede os Torshavn på Færøerne, havde søen lagt sig, så alle var friske igen. Øerne lå i solskin, et smukt, men desværre ret sjældent syn. Motorcyklerne blev nu viklet ud af tovværket, og vi satte afsted over Streymoy's fjelde, igennem den meget smukt beliggende by Kvivik til færgestedet i Vestmanna, hvor vi tog færgen til Vágar, stadig i højt solskin. Vi havde hjemmefra bestilt plads på et lille pensionat i Bøur, og da vi nåede frem, fik vi to værelser med den smukkeste udsigt der kan opdri- ves på Færøerne: Fjorden lå lige nedenfor vore vinduer, og ved fjordmundingen, hvor Mykines kunne ses i baggrunden, strakte Tinholmur sine savtakkede tinder mod himlen.

Da motorcyklerne var godt parke- ret under medbragte, hjemmelave-



de presenninger og vejret stadig var meget fint, besluttede vi os til at gå over fjeldet til den lille by Gásadalur der har 12 indbyggere. Turen var overvældende!!! Tindhólmur lå nu nedenfor os i det blå hav, med Gásholmur og Mykines i baggrunden.

Inga og Mogens fortsatte ned til Gásadalur, og selvom postbudet er 70 år og går dertil 3 gange om ugen, var det for os ingen let tur. Vi faldt flere gange, da der var meget stejlt hvor vi gik, måske fordi vi ikke hele tiden kunne finde den korrekte sti.

Om aftenen efter at have spist den lækreste hellefisk, satte vi os alle ved vinduet og nød en stille whisky medens solen gik ned bag Tindhólmur.

Efter at have jaget en hund væk, der ustandseligt skulle strinte op ad forhjulet på VH'eren, kørte vi den følgende morgen den korte vej ind til Sørvágur, og blev herfra sejlet i en lille åben jolle med påhængsmotor til Tindhólmur. Her gik vi halvvejs op ad den stejle 262 meter høje skrånning, og da vejret stadig var meget fint, var udsigten helt fantastisk. Nedenfor os lå de grønne holme og øer spredt i havet, og vi kunne herfra betragte gårdagens rute over fjeldet til Gásadalur. Vi gik iblandt tusindvis af fugle, bl.a. Lunder (søpapegøjer), hvoraf en bed Inga i fingeren, da hun havde taget den op. Senere på dagen, efter at være kommet tilbage til Sørvágur, gik vi en flere timer lang gåtur ned til søen Søvágsvatns vandfaldsudløb i Atlanterhavet.

Det blev til endnu en overnatning på pensionatet i Bøur. Den følgende dag var det overskyet, da vi sejlede med den lille rutebåd fra Sørvágur til fugleøen Mykines. Efter en ret livlig vippetur foregik landgangen i en slugt, der nogenlunde kunne skærme for Atlanterhavets dønninger. Aldrig havde vi set så mange fugle før. Tusindvis af Lunder fløj i flokke over vore hoveder, men der var også mængder af Suler og andre fugle.

Vi var på øen i ca. 5 timer og var trods den store oplevelse, lykkelige da rutebåden kom og hentede os. Vi havde jo hørt mange historier om folk der måtte opholde sig på øen i ugevis på Mykines, fordi vejret var for hårdt til at rutebåden kunne hente dem. Om aftenen spiste vi rigtig færøsk mad: kogte lunder fyldt med sandkagedej og rosiner. Om det smagte godt? Det var der delte meninger om; det lugtede i ethvert tilfælde af fisk og smagte af lever. Dagen efter blev den strintende hund jaget væk for sidste gang og cyklerne startet op, for nu ville vi op til nordøerne. Først gik turen til Beinta's gamle præsteenkesæde, en lille klippestensgaard i Midvagur. Beinta, der levede for ca. 300 år siden, var en meget smuk og forførende kvinde, der var skyld i adskillige præsters død, så det at blive kaldet en Beinta har indtil for nylig været meget nedsættende på Færøerne. I Sandavagur overværede vi tilfældigvis en lille orgelkoncert i kirken, og også ganske tilfældigt var vi så heldige, at da vi kom til Kollafjordur på Streymoy, forgik der netop en meget stor kaproningskonkurrence med færøjoller, malet i de flotteste farver. Færøjollerne, der ligner små vikingskibe, skød en anelig fart under konkurrencen, hvor der virkelig blev gået til sagen. Hvis man mener at folk i Sydeuropa viser temperament under overværelse af sportskonkurrencer, kan vi fortælle at det gør færingerne også! Der blev råbt og skreget så det overgik alt hvad vi tidligere har oplevet ved diverse stævner.

Tiden var løbet fra os. Vi skulle nå færgen fra Leirvik på Eysturoy til Klaksvik på Bordoy og havde kun 40 minutter til de 42 km., men når Ariellerne først for sving i klodserne, så sker der noget. Vi nåede færgen 3 minutter før afgang.

Fra Klaksvik kørte vi igennem endnu et par af Færøernes 100 millioner kroners tuneller, og kom

til vandrehjemmet, tidligere "Hotel Bella", i Norddepil lige ved broen over til Vidoy, Færøernes nordligste ø. Det var noget af et udsted, der foregik vist ikke meget i den by. En trawler, der lå i havnen havde rødfisk, fanget ved Island, hængende til tørre næsten overalt - en dejlig spise betroede en af søfolkene os. Om aftenen gav Jørgen en flot middag, idet han havde fødselsdag. Værtinden kom med en flaske hvidvin, hvor en eller anden for år tilbage havde skruet en proptrækker ned i proppen og siden fortrudt sit forehavende. Proptrækkeren var nu rustet fast i proppen, et syn man nok aldrig møder i Danmark eller Sverige.

Dagen efter gik vi over broen til Hvannasund på Vidoy, en ganske kort tur, og tog på rundturssejlad med kystbåden "Masin" i det fine vejr, til de to små nordøstlige øer Svinoy og Fugloy. En meget dejlig sejltur i de snævre, strømfyldte farvande. Da vi kom tilbage til det tidligere "Hotel Bella", hvor man i øvrigt tydeligt kunne lugte at der endnu ikke var monteret vandlåse på diverse afløb, blev Ariellerne startet op, og vi kørte til Vidareidi, hvor verdens højeste forbjerg rejser sig 804 meter op over havoverfladen. I havnen så vi 9 mand og 12 får hoppe ombord i en jolle, så der kun var ca. 10 centimeter fribord tilbage. Redningsveste havde de ingen af, derimod en mængde fyldte flasker. Der er ikke noget at sige til, at det ikke går godt hver gang. Fårene skulle sættes af på nogle stejle græsgange efter ca. 2 sømils sejlad, og de skulle blive derude. Man ville så tage derud en gang om året og hente lammene for slagting. Det blev til endnu en overnatning på "Hotel Bella" inden vi den følgende morgen dampede sydover. Vi var en lille tur ovre på Kunoy, hvor en af de største skove på Færøerne findes: ca. 100 x 100 meter! Fårene har ædt resten! Vi kom så tilbage til Klaksvik, og medens det begyndte at



Kvivik: En typisk færøsk bygd, hvor de farvestrålende træhuse skutter sig mellem de venlige, grønne fjelde, mens de nyder udsigten over de åbne vande.

regne og storme mere og mere, fik Jørgen hos en af de lokale tandlæger ordnet en knækket tand, Mogens fik på Politistationen et midlertidigt kørekort til erstatning for det bortkomne, og vi var alle inde at se den smukke Christianskirke, hvor der under loftet hang et ikke helt almindeligt kirkeskib. Man havde simpelthen hængt den gamle, ca. 6 meter lange præstebåd derop.

Sikke et uvejr det efterhånden var blevet. Regn og storm, så da vi nåede frem til Gjøgvi på Eysturoy var især Jørgen gennemblødt. Men værtinden på vandrehjemmet var overordentlig flink, hun anviste os vore sovepladser, bademuligheder og tørresteder for vort våde tøj. Hun var meget flink, også til at skrive regninger. Det var det dyreste sted på vor færøtur! Da vi alle var overtrætte og udkørte, og Inga tillige havde meget dårlig mave (...)! blev vi 2 dage i denne kønne lille Bygd. Vejret var efterhånden nogenlunde godt, så en enkelt gåtur op i fjeldet blev det dog til.

Næste morgen drøede vi videre op ad snoede småveje, alle asfalterede, til byerne Eidi, Tjørnuvik og Saksun, hvor vi gjorde holdt. Det oprindelige Saksun består kun af en lille klynge huse, hvoraf nogle udgør egnsmuseum, samt en køn lille kirke. Saksun ligger i bunden af fjorden Sakshøvn, og herfra gik vi langs fjordbreddens sandbanker ud til havet, idet tidevandet nu havde trukket sig tilbage. Vi havde inden da spist vor medbragte mad i den lille uopvarmede kirke og frosset bravt dertil, så det var dejligt med en rask gåtur der gav os varmen tilbage, inden turen fortsatte til Vestmanna på Streymoy. Vi ville herfra den følgende dag på sejltur til de berømte klipper og grotter ved Vestmannabjörgini. Sejlturen kom til at forme sig lidt anderledes end vi havde forestillet os. Da vi kom ned til havnen havde skipperen på den ene af de to turistbåde opgivet at sejle ud den dag, på grund af for hårdt vejr, men den anden mente nok at vi kunne få en tur ud af det, og det skal vi love for vi fik. Ind i grotterne kom vi aldrig, men vi sejlede mellem skær og lodrette klip-

pevægge i en sø så hård, at vi flere gange blev kastet ned i bunden af båden. Vi havde forinden spist søsygepiller, så ingen blev syge, Hanne var dog lidt tavs. Det skal dog tilføjes, at Inga blev søsyg, da hun senere så videofilmene fra sejlturen. Skipperen opgav at sejle flere ture den dag, og han betalte os endda en del af billetpenge tilbage, fordi vi ikke havde været inde i grotterne.

Noget fortumlede kravlede vi igen op på cyklerne og dampede stille og roligt til Torshavn, hvor vi indlogerede os privat for nat-

ten. Den følgende dag, fredag d. 24. juni, kørte vi til Kirkjubøur på vestsiden af Streymoy, hvor der, foruden den meget smukke gamle Kongsgård, der har været beboet af familien Patturson i århundrede, også ligger en stor ruin af en ikke færdigbygget kirke. Vejret, som hidtil havde været meget godt, begyndte nu at blive dårligere, med finregn og tåge, men det betød ikke så meget for os, idet vor Færøtur var ved at være slut. Kl. 17.00 sejlede vi og motorcyklerne fra Torshavn ombord på fragtbåden "Blikur". Inden vi forlod Færøerne helt, lagde vi til i Tvøroyri på Suduroy, for at få den sidste fragt og de sidste passagerer med.

Så gik turen i det skønneste vejr forbi Shetlandsøerne hjem til Danmark, hvor vi ankom tidlig mandag morgen, godt udhvilede, med et par gode Ariel motorcykler, der bortset fra lidt oliespild & forbrug, havde kørt upåklageligt, ialt 1350 km, og været med til at give os en uforglemmelig oplevelse, de 16 dage turen varede.

*Mogens Hendil*





København, 31/3-97.

### Vi savner BhT!

I skrivende stund har foreløbig tre numre af det nye Veteran-Tidende set dagens lys. I hvert af dem har man kunnet læse lovprisende ord om det nye blad - og ikke en eneste kritisk røst. Kan det være muligt, at ingen har ytret sig den mindste smule negativt? I mine ører lyder det næsten usandsynligt. I hvert fald ved jeg, at jeg deler mange af mine synspunkter med adskillige andre medlemmer af DVK.

Det allermest triste, der efter min mening er sket i DVK's nyere historie er, at Bilhistorisk Tidsskrift er afgået ved døden. I de snart tyve år jeg har været medlem af DVK, har dette blad stået som det mest sobre - og smukkeste - eksempel på arbejdet med at registrere og formidle (ikke mindst den danske) bilhistorie.

Grafisk var det befriet for nutidens layout-døgnflue-luner, hvilket harmonerede fint med bladets solide indhold af historisk materiale.

Men selvsagt var det netop indholdet, der hævdede BhT over alle andre veteranbilblade. Hvis nogen organisation skal påtage sig de opgaver, der ligger i at samle den emperiske viden om bilen og bilmens historie i dette land, må det jo være DVK! BhT havde vægt, med sit store indhold af seriøse og veldokumenterede artikler om både bilmærkernes repræsentation her i landet og om personer eller begivenheder med motorhistorisk betydning. I modsætning til nu havde vi virkelig et bilhistorisk tidsskrift!

Det er overordentlig trist - ja næsten pinligt, at der åbenbart har været så mange, der ikke kunne se og påskønne hvad der var. Men måske kan flere se, hvad der nu mangler. Tak, Emil, for mange timers interessant læsning, der ikke blot har været underholdende! Jeg skal ikke undlade også at bruge et par ord på det gamle VT, som selvfølgelig godt kunne have brugt en ansigtsløftning. Hermed ikke sagt "flottere" udstyr. For VT's opgave var primært at bringe det aktuelle klubstof, hvilket fungere-

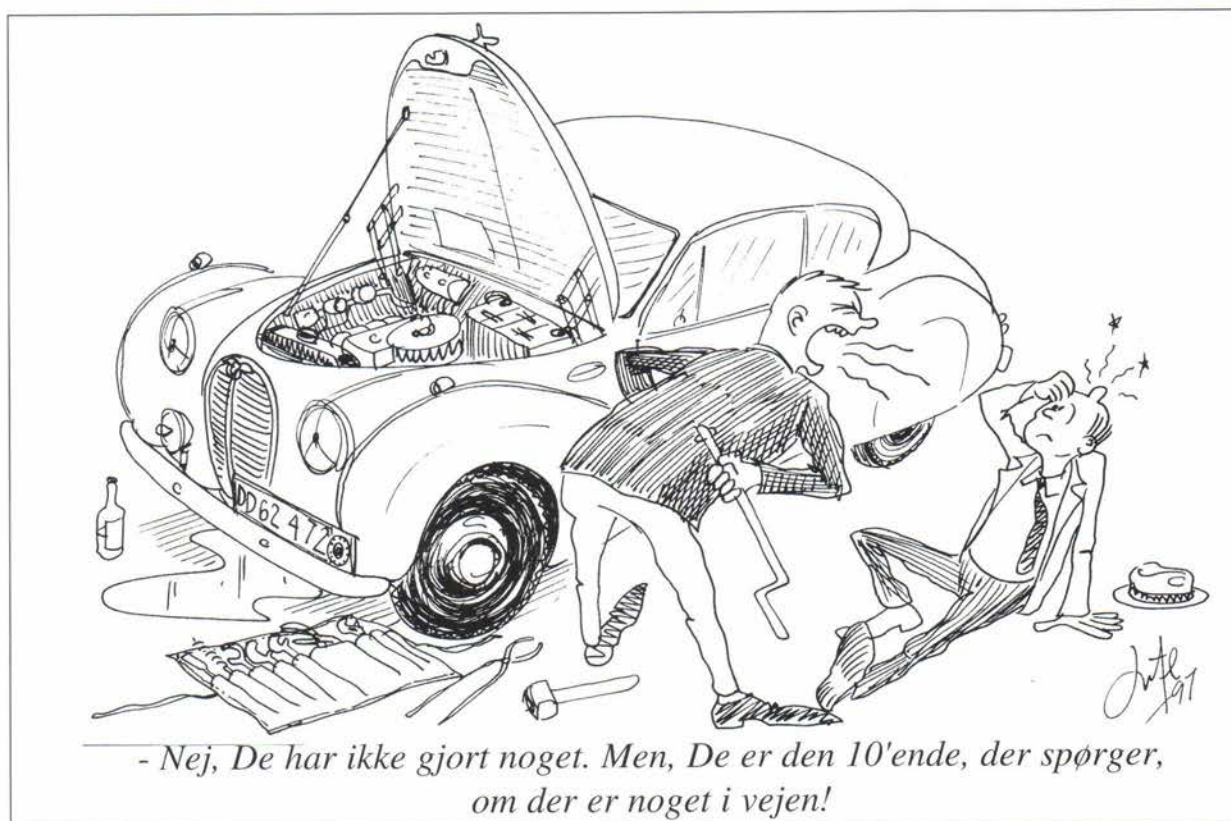
de og med mere til. Månedens bil (uden "profil") var også hyggelig læsning, som var mere klubstof end bilhistorie. VT kunne dække klubbens behov for en "nerve". Desuden kunne mange af de reportager fra klubbegivenheder og løb, der i sin tid blev bragt i BhT efter min mening være bedre placeret i et nyt VT, men dette kun for at bevare BhT som et rent bilhistorisk blad.

Den nye bladstruktur er et kiks! Blade som det nye VT kan købes i kioskerne, som regel med et bedre indhold. Finder jeg alligevel en artikel med værdifuldt historisk indhold, forsvinder den hurtigt blandt aktuelt klubstof eller andet, som jeg ikke har lyst til at gemme. Foreløbig lever hverken det nye blads indhold eller layout op til udstyret.

Det er ikke konservatisme, når jeg nævner at en god fladfisk kan sælges i avispapir. Jeg får aldrig brug for glittet 140 grams papir til en løbstilmelding.

Med venlig hilsen

Jens Møller Nicolaisen - med venner



- Nej, De har ikke gjort noget. Men, De er den 10'ende, der spørger, om der er noget i vejen!

MÅNEDENS KØRETØJ

# Citroën 7 C Sport 1935



Tekst: Erik Hougaard  
Foto: Ole Callesen

Første gang jeg stiftede bekendtskab med gamle biler var i en lade i Fredericia. Rygterne havde fortalt, at der bag en presenning skulle stå en bil - en Citroën eller noget i den retning. Stor var derfor min glæde, da jeg i 1976, efter flere års forsøg (hos min

gamle lidt sære onkel) fik pakket vidunderet ud og konstaterede at bilen var en næsten intakt tomatfarvet Citroën med nummerplader på. Den efterfølgende oplysning på motorkontoret viste sig, at bilen var en årgang 1935.

*Fortsættes side 20*

## Citroën Traction Avant

Modellen blev introduceret i forsommeren 1934 med betegnelsen 7A. Den produceredes i forskellige varianter indtil 1957



2 handskerum, lyskontakt på rattet, olietryksmåler, benzinmåler, amperemeter, triptæller og ur.

### Specifikationer:

**Motor:** 4 cylindre på 1628 ccm

**Transmission:** 3 fremadgående gear. 1 bakgear. 2.- 3. synkroniseret. Forhjulstræk.

**Bremser:** 4 hjuls hydrauliske

**Styretøj:** Snekke

**Affjedring:** Torsionsstænger, friktionsstøddæmpere

**Karosseri:** 4 dørs sedan, selvbærende

På de første modeller blev der lagt meget vægt på det synetriske. Bl.a. er der 2 friskluftklapper, 2 benzinpåfyldningsstudser, 2 baglygter, 2 handskerum og ens monterede håndtag på motorrumsklappen.

Disse ting blev ændret i 1936 hovedsaglig af praktiske grunde.



4 cylindret motor på 1628 ccm.



Forrudens oplukkelighed var tidens ventilation.



Bagende uden bagklap. 2 benzinpåfyldninger, 2 baglygter og nummerpladeholderhus.



Ren nostalgi



Der fandt jeg nu det jeg hele mit liv havde drømt om - en gammel Citroën. "Gangsterlimousinen" er jo både elegant, velkendt og spændende.

Hos hvem og hvor bilen startede sit ejerforhold fortaber sig i uvisheden, men efter krigen har den kørt på Ærø og i de fynske. Jeg selv er den 8. ejer.

Jeg påbegyndte straks efter

overtagelsen restaureringen, og herunder konstaterede jeg, at bilen var meget intakt og original bl.a. sad den oprindelige motor, gearkasse, for- og bagtøj stadig på bilen, hvilket nok var lidt overraskende bilens alder taget i betragtning.

Restaurering af bilen afsluttedes den 1. august 1983 da bilen blev indregistreret under nummeret KS 45 556.

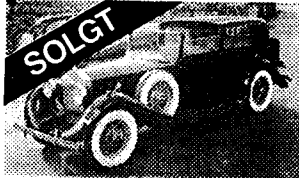
Bilen er nu ikke længere tomatrød, men har efter en tid med 2 brune farver, fået sine originale farver igen.

At Citroën var en fremtidsbil, da den blev introduceret i 1934 viser sig på mange måder bl.a. ved gode køreegenskaber, driftssikkerhed og komfort. Min bil har således bragt mig og min familie på mange spændende ture i den store verden.





# Vær med hvor det sker

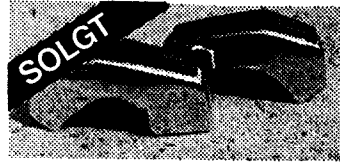


**1936 25/30 Sedan de Ville af Gurney Nutting.** Restaureringsprojekt, men solidt køretøj og går godt.

**Opel Kadett**, 2 dørs sedan, med original motor, mørkeblå lak, en ejers historie, ikke renoveret, på sorte plader, køreklar 25.000 kr.

**1958 Oldsmobile 98 4-Door HI.** Kobber/hvid, CUI 371, V8 hydraulisk automat, delvis original motor og drivtræk. Flot original Californier.

**Chevrolet** 31, res.hjul i skærme, original motor, ingen rust, mekanisk slidt, skal restaureres, tonsvis af ekstra dele sælges billigt.



**Kofangerhorn til Cortina GT**

**Nimbus Sport 39**, blå, som ny. 45.000 kr.

**Vauxhall** 57, afmeldt 93, klargjort til 94. Pæn og velholdt, rust på forkromet gitter. 12.000 kr.

## 300-400 tilbud hver måned!!!

Gratis annonce, også med foto  Dele  Køb  Salg  
 Mærke \_\_\_\_\_ Model \_\_\_\_\_ Årgang \_\_\_\_\_  
 Tekst \_\_\_\_\_

Pris \_\_\_\_\_ Tlf. \_\_\_\_\_  Foto vedlagt



**Prøv os i 4 måneder for kun kr. 60:- (norm. pris kr. 116:-)**

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

Gade/vej \_\_\_\_\_

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

Check vedlagt  Ønsker girokort vedlagt næste nummer

- eller bestil det på tlf. 48 47 54 24

**Klassisk Bil & MC, Grønholtholtvangen 6, 3480 Fredensborg**



Mekaniker A.E.Thomsen var en erfaren mand, han kom i lære i 1916 og fik kørekort 1918. Prøven blev aflagt i en Darracq over for en ingeniør, der ikke selv kunne køre bil. I 1921 blev han som værnepligtig soldat udtaget som chauffør for krigsminister Klaus Berntsen, og her lærte han korrekt optræden og præcision. Ministerbilen var en Hudson.

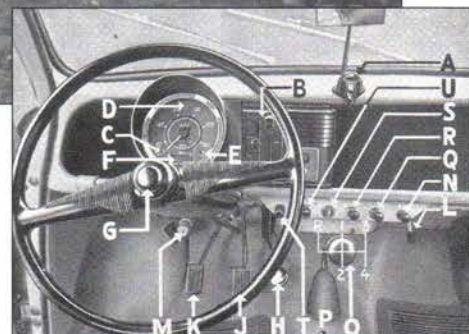
Senere i livet havde han en periode som chauffør på busruten Flensborg-Skagen, som blev kørt med REO-vogne. Ellers bragte mekanikerhvervet ham i berøring med en masse forskellige køretøjer, og varmt omtalte han altid de amerikanske vogne. Skulle man have noget godt til en rimelig penge, så var det Ford. Skulle man have noget mere fashionabelt, så var det Chrysler. Rolls Royce fandt han en omstændelig sag, måske for mange møtrikker? Nå, i den ende af skalaen anbefalede han Packard, for ham det ypperste.

A.E.Thomsen var skuemester ved svendepøverne i mekanikerfaget, og dette bragte ham omkring på mange værksteder i det sønderjyske. Tidligt i 50erne kørte han på

en DKW-motorcykel, men i 1955 skulle der en bil til, og selv om der var mange store amerikanere fra 30erne at få, tænkte mekanikeren dog også benzinøkonomisk. Han faldt for Standard 8, denne lille runde englænder med 4 døre. Og hvad fik ham til at falde for den? Sin sidste tid som mekaniker beskæftigede han sig med busser, og således kom han meget på Aabenraa Karosserifabrik. En gren af virksomheden forhandlede Nordisk Diesel, og de repræsenterede Standard, Triumph og Ferguson her i kongeriget, og her stiftede han bekendtskab med emnet for denne artikel.

„Bilen svarer godt til sit navn, for den er så „standard“ hele vejen igennem“, sagde mekanikeren. Han så den som et resultat af alle de gode erfaringer, der gennem årene var gjort på det konstruktionsmæssige område, og faktisk var den lille Standard 8 en nedskalaet amerikaner.

Det mest moderne ved vognen var faktisk det selv bærende karosseri, resten var stiltfærdig fornuft til en pris, der kunne konkurrere med VW og alle de andre. Motoren var



den gennemprøvede topventilede stødstangsmotor på 803 ccm fordelt på 4 cylindre. Motorrummet var enkelt, pænt og rydeligt, næsten domineret af et veldimensioneret varmeanlæg. Lige så enkelt var interiøret i kabinen. Instrumentbrættet bestod af et meget stort speedometer lige foran føreren, og deri var også lamper for olietryk, ladelys og langt lys og så en benzinmåler. „Den er simpelthen fin“, sagde mekanikeren, „man sætter sig ind, drejer tændingsnøglen, og alting lyser for at fortælle, at systemet er klart. Når man så trækker i startkontakten og motoren starter, så går det hele ud og fortæller dermed, at tingene virker. Det er jo fremtiden.“ Karmen under vindspejlet var domineret midtpå af en meget stor kontakt til afviservingen, der igen var placeret i stolpen mellem dørene.

8eren var en enkel og skrabet bil, og der var mulighed for indstalle-



ring af en del ekstraudstyr. Således var regulatorgreb for varme og defroster og askebæger placeret lige til højre for det store speedometer (venstrestyret vogn). Resten var hylde. Ville man have radio, ur, kølevandstermometer etc. i vognen, så kom det ind mellem varmegrebene og askebægeret, og hylden blev tilsvarende kortere.

Ruderne i dørene var skyderuder, og dørene manglede aldeles indvendig beklædning. Der var bagagerum bagi, men adgangen gik via bagsædets ryglæn, der kunne lægges ned. Reservehjulet lå under bagagerummet, og man kom ind via et aftageligt panel lige over kofangeren.

I den lille 3,6 m korte bil sad man noget ret-op-og-ned. Gearstangen befandt sig midt i gulvet og var i direkte kontakt med skiftekuliserne. Selv om vognen ikke var specielt hurtig, indbød det velfungerende gearskifte og de gode bremses til fræk kørsel. Men det uafhængige forhjulsophæng, tværstillede triangellarm med skruefjedre og teleskopaffjedring, gav rigelig krængning i svingene. Derfor smedede mekanikeren en krængningsstabilisator til fortøjet, som gav den lille vogn formidable køreegenskaber.

Det var dengang i 50'erne, og vi hørte Kvit eller Dobbelt i radioen. Den navnkundige Jørgen Ditlev Scheel vandt den store præmie for sin viden om automobiler og blev desårsag interviewet i mange blade. I et af disse interviews lod han skinne igennem, at han da var i besiddelse af „Advanced Driver's License“, et udvidet førerbevis, man kunne erhverve sig i England. En af disciplinerne var at skulle kunne geare ned til 2. gear ved en hastighed af ca. 90 km/t. Scheel bestod prøven i en Standard 8. Hertil kommenterede mekanikeren: „Det gør du ikke i min 8'er.“

Mekanikeren skiftede 8'eren ud i 1957 til fordel for en splinterny

Standard 10, som altså det år tog navneforandring til Vanguard Junior. Årsagen til navneskiftet står hen i det uvisse, men et rygte påstod, at navnet Standard associerede med noget almindeligt og ikke særlig fremskridtsvenligt. Men Vanguard Junioren var mekanikeren stolt af, den første bil, han nogensinde havde ejet fra helt ny. Nummerpladen '4697 fulgte med fra 8'eren.

De ydre og indre mål var fuldstændig som 8'eren, men den var født med meget mere udstyr. Så man den forfra, så havde det Triumph-inspirerede luftindtag fået cromliste på. I dørene var der nu vinduer til at rulle op og ned, ligesom der var beklædning indvendigt på dørene. Sæderne var blødere polstret. Der var nu blinklys med noget så moderne som en vippekontakt med indbygget kontrollys på ratstammen. Motoren var på 948 ccm, hvilket kunne mærkes. Ydermere var brændstoføkonomien bedre end hos 8'eren. Bagagerummet kunne nås via en klap bagpå, reservehjulet havde stadig sit særlige aflukke nedenunder.

Nu havde mekanikeren et køretøj, som skulle holde meget længe. Der var også noget at passe, alene fortøjet skulle fedtsmøres 21 steder hver 1500 km. Desforuden var der kardanled, vandpumpe, baghjulsnæv, pedalakser o.s.v., men kun hver 9000 km. En sådan vogn blev ikke brugt hver dag, den stod altid ren og pæn i sin garage og kørte nærmest kun i weekends. „Den starter altid på selvstarterens allerførste omdrejninger,“ pralede mekanikeren. Den mekaniske benzinpumpe havde nemlig en lille aktiveringsarm, hvormed man kunne spæde efter lang tids stilstand. Således kunne den type benzinpumpe konkurrere med de



Den splinterny Vanguard 1957

elektriske og spare megen strøm og selvstarter.

Ca. 13 år havde mekanikeren problemfri glæde af sin vogn, der bragte ham rundt i både ind- og udland på lange ture, ofte med campingvogn bagpå. Men de fik begge omtrent på samme tid et knæk. Bilen mest fordi undervognen var fuldstændigt ubeskyttet, den rustede i bunden. Dette viste sig på en pudsig måde. De små Standarder havde en donkraft, der skulle gå i indgreb gennem et hul i vognbunden ved siden af forsædet. En dag skulle hjulene krydskiftes, donkraften blev aktiveret i højre side, vognen blev stående, hvorimod sædet begyndte at gå til vejrs. Man erindrer her den pragtfulde scene i Tatifilmen „Festlige Feriedage“, hvor det samme sker for M.Hulot og hans Salmson, da sad der bare en dame i sædet.

Mekanikeren fik kort efter en hjerneblødning, som han kom nogenlunde over. Men vognen blev solgt, som den var, og det ordentlige og reelle menneske afleverede sit førerbevis med de mange stempler til politiet. Han skulle ikke køre omkring og lave ulykker på grund af dårligt helbred.

Ældre DVK-medlemmer kan se rigtig gamle billeder af mekanikeren i BhT nr. 42 på næstsidste og sidste side.

Leif Gr.Thomsen

## BRANDMUSEUM FYLDER 10 ÅR.

Af Anders Holde, formand for Gentofte Brandvæsens Museums Venner.



Gentofte Brandvæsens første garager, Hellerupvej 15. Med danskbygget "Anglo Dane" biler. Tv. Danmarks første brandautomobil 1905. Th. Nordens første automobilsprøjte. HK. 10. 2 tønder vand.

**Gentofte Brandvæsens Museum fylder 10 år, og det markeres lørdag den 31. maj 1997 - Museet kan vise 5 veteranbrandbiler fra perioden 1919-46 - men museet omfatter brandberedskabs historie helt tilbage til 1800-tallet.**

I 1987 blev der taget initiativ til et museum på Gentofte Brandvæsens 85 års fødselsdag. Det startede egentlig i 1984 da det lokale civilforsvar rømmede den gamle brandstation i Hellerup. Et par kvikke brandfolk fik borgmesterens tilladelse til at bruge bygningerne til museum, og nu begyndte et større detektivarbejde med at finde gamle køretøjer og materiel, som var afhændet, gemt i kældre eller i depoter. Årsberetninger fra før århundredeskiftet fortæller, at man allerede dengang gemte det gamle materiel for eftertiden. Skiftende brandchefer har siden sikret, at spændende materiel er bevaret. Det er blandt andet derfor, at museet kan fremvise en enestående samling i dag, i et helt unikt bevaret historisk miljø, på den gamle brandstation i nationalromantisk stil fra 1909 på Hellerupvej.

### Motoriseret fra starten

Gentofte var en landkommune indtil slutningen af 1800-tallet med et brandberedskab i hvert af de seks sogne. Hestetrukne vogne udstyret med nittede læderslanger, vandkar af træ og håndkraftssprøjter var anbragt i sprøjtehuse. Sognets beboere vidste, at det var den ildevarslende „røde hane der galede“ når kirkeklokkerne kimedede. Brandfogden og hans mandskab ilede til sprøjtehuset, spændte for - og kunne så med det vrinskende tospand haste afsted, imod den ulige kamp mod naturkræfterne. Kommunen udvikledes, indbyggetallet steg, og der blev bygget både etagehuse og industri - i Hellerup byggedes foruden Tuborgs Bryggerier et glasværk, et gasværk og et vandværk. På samme tid kom bilen til at præge udviklingen. Det fremgår af de bevarede årsberetninger, at det gamle he-

stetrukne materiel omhyggeligt blev opbevaret for eftertiden. Derfor kan vi i dag med glæde og nogen stolthed blandt andet fremvise „Vangede Bys Hånddrevne Sprøjte“ fra ca. 1860 med læderspande og læderslanger og det hele. Brandfanen som fra kirketårnet viste retningen for ildebranden er sammen med brandhorn og tromme også bevaret. I 1902 besluttede sognerådet at samle brandberedskabet i „Gentofte Brandvæsen“ i midlertidige lokaler på Hellerupvej.

Allerede i 1905 anskaffede man Danmarks første brandautomobil - en Anglo Dane, og i 1907 blev Nordeuropas første motoriserede brandsprøjte anskaffet - ligeledes en Anglo Dane.

### Brandos af bilhistorie

Museet rummer en samling på mere end 1.600 registrerede effek-





Triangel 1932



Gideon 1919



Triangel 1936

ter, der viser et bredt udsnit af brandberedskabets historie. Udover det der vises på museet, findes meget på depot. Endvidere er museet i besiddelse af mange hundrede kilo dokumenter, bøger, tryksager, fotografier, smalfilm, videooptagelser, båndoptagelser med tidligere medarbejdere, og som en meget væsentlig historisk dokumentation - årsberetninger og adgang til dele af brandvæsenets arkiv.

Som et spændende eksempel på historisk dokumentation kan nævnes, at umiddelbart før anskaffelsen af den første brandsprøjte i 1907, blev der foretaget 2 omfattende prøvekørsler. Lastet med materiel og mandskab kørte man rundt på Sjælland 10-12 timer ved hver prøvekørsel. Beskrivelserne heraf er bevarede. Af arkivalierne fremgår det også, at siden anskaffelsen af det første danske brandautomobil i 1905 har der været en ubrudt kæde af automobiler i alle mulige afskygninger - danske såvel som udenlandske. Der er faktisk materiale - tekst såvel som bil-leddokumentation - til mange historiske artikler, om der måtte være interesse herfor.

### Veteranperler bevaret

Langt de fleste køretøjer er forlængst afhændet og siden hugget op. Til trods for at man løbende har fornyet, moderniseret og forbedret beredskabet, er der ud over de hestetrukne køretøjer bevaret 5 brandautomobiler på museet, heraf er de 4 helt originale Gentoftes køretøjer, og det 5. er mage til et. Det sidstnævnte er også museets

og Danmarks ældste bevarede brandautomobil. Det er en af 2 bevarede Gideon-sprøjter fra 1919. Som det vil være „Gideonkendere“ bekendt, er køretøjet bygget hos firmaet Krampfer & Jørgensen i Horsens, og det er leveret af V. Løwener i København. Motoren er 4 cyl. og yder 25 HK (SAE). Brandpumpen leverer 1.400 l/min. Køretøjet er identisk med et tilsvarende som kørte i Gentofte, men Museets har kørt ved Horsens Brandvæsen fra 1919 til 1966.

Herudover rummer museet ikke mindre end 3 Triangel brandkøretøjer.

Det ældste er en Triangel automobilsprøjte fra 1932, bygget på et Triangel Mignon chassis. Motoren er en 6 cyl. Bedford, specifikationer ukendt. Den oprindelige motor var en Continental, 6 cyl. 60 HK (SAE). Brandpumpen er Astor II, leverer 1.200 liter/min. Karrosseriet er udført af Frederiksberg Karrosserifabrik. Levering: Meisner Jensen, København. Sprøjten har kørt ved Gentofte Brandvæsen 1932-1962, hvorefter den blev solgt til Tuborg, som stadig ejer den. Automobilsprøjten er kendt fra børnefilmen „Cirkus Ildebrand“.

Den næste Triangel er en motorsprøjte fra 1936, bygget på et Triangel chassis. Motoren er en Herkules, 6 cyl. 90 HK (SAE). Brandpumpen er en Astor, 2.000 l/min. Sprøjten er monteret med en 22 m Magirus afprodsstige. Levering: Meisner Jensen, København. Sprøjten har kørt ved Gentofte Brandvæsen 1936-1956, hvorefter

den blev solgt til Tuborg, som stadig ejer den.

Museets sidste og nyeste Triangel er en drejestige fra 1937, bygget på et Triangel chassis. Motoren er en Herkules, 6 cyl. 90 HK (SAE). Stigen er en drejestige på 26,5 m. Levering: Meisner Jensen. Karrosseriet er udført af Magirus, Ulm, Tyskland. Stigen har kørt ved Gentofte Brandvæsen 1937-1972, hvorefter den overgik i privateje indtil museet erhvervede den, så den nu er placeret på sin oprindelige garageplads i museet, ombygget og forlænget specielt til dette køretøj. Drejestien var i mange år deponeret på Egeskov Veteranamuseum.

Det senest erhvervede køretøj til museet er også en rigtig „Gentofte-original“ - officersvognen fra 1946 med det originale udrykningsudstyr bevaret. En ægte amerikansk „flyder“ - en pragtfuld Chevrolet Fleetmaster, der ifølge arkivalierne under udrykning blev ført af en chauffeur og en vognkommandeur, og med brandinspektøren placeret pænt på bagsædet. Vognen, der er leveret af Hans Lystrup, er udstyret med en motor på 6 cyl. 90 HK (SAE). Officersvognen har kørt ved Gentofte Brandvæsen fra 1947-1964, hvorefter den blev erhvervet af overværkmester ved Gentoftes Brandvæsen Ingemann Sørensen i hvis familie den har været indtil museet generhverver den. Den er færdigrestaureret nu, og er derfor klar til vort jubilæum, hvor Gentoftes borgmester vil genindvie den.

## Fødselsdagsfest

**Lørdag, den 31. maj 1997, klokken 10.00**, starter festlighederne på den gamle brandstation, Hellerupvej 5 B i Hellerup. Museet er naturligvis åbent, og der vil være udstilling fra andre brandmuseer og fra virksomheder, som leverer brandforebyggende materiel m.v.

**Ca. kl. 12.00**, starter en kortege

af veteran(brand)biler fra Hellerupvej. Ruten går ad Strandvejen til museets filialer, Charlottenlund Slots og Jægersborgs Sprøjtehus, og videre i kommunen for at slutte på Gentoftes Brandstation på Bernstorffsvej.

Her vil de nye brand-, rednings- og miljøkøretøjer samt ambulancer blive demonstreret i samarbejde med politi og andre beredskabsenheder. Der vil være mange aktiviteter for både børn og voksne.

**Festlighederne slutter kl. 16.00.** Alle er meget velkomne til et rigtigt familiearrangement.

### DVK-arrangement

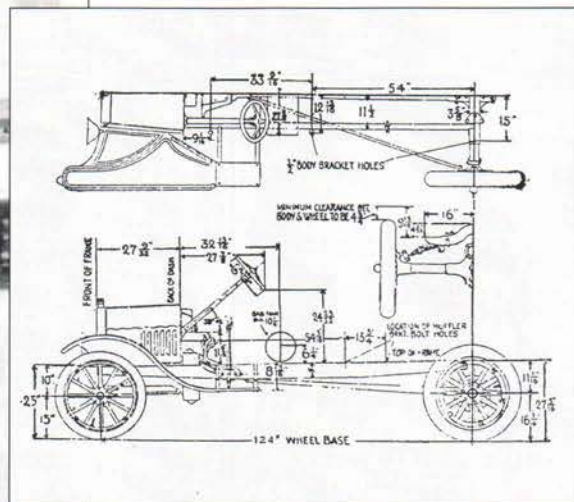
Gentofte Brandvæsen's Museum vil være åbent specielt for DVK-medlemmer,

**onsdag den 21. maj 1997, kl. 19.00.**

Der er begrænset plads, så tilmelding er nødvendig - se under „Løb og arrangementer“.



## Erhvervskøretøjer



Alt ånder fred og idyl på sommerbilledet fra 1925 med rutebilen midt på Horsens Søndergade. En sidebemærkning: herfra starter Vitus Beringsløbet 1997. Blot kunne jeg ønske at personerne var trådt lidt til side, således at de ikke „skyggede“ for rutebilen, så kunne man se lidt mere af bilen. Den er nemlig udtryk for en fin formgivning på et tidspunkt, hvor mange rutebiler lignede kolonihavehuse på hjul.

Karrosseriet har tydelig forbindelse til jernbanevogne fra århundredeskiftet med den krumme side-linie og den svage bue ved vinduerne overkant. Grundlaget for karrossen var et Ford TT chassis fra begyndelsen af 1920'erne. Akselafstanden var 124" (3150 mm), og påbygningen har haft omtrent samme længde. Man kan spørge: har arkitekter (designere) været involveret i formgivningen af danske karetmageres frembringelsen? - Svaret er nej!

Vort mangeårige medlem, afdøde arkitekt Jørgen Sestoft, skrev i 1981 i en artikel „Form på rejsen“ bl. a.

*I en transportmidlernes stilhistorie, som ganske vist ikke er skre-*

*vet, kunne perioden fra 1900 til 1930 kaldes den klassiske. Den er præget af afklaring og typedannelse, ofte en gedigen kombination af industrielle og håndværksmæssige fremstillingsmetoder. Projekterne til disse skabninger stammede som regel fra „mænd affaget“. Det var folk, der ikke var trænet i kunstnerisk syntese, men opnåede deres resultater på det æstetiske felt ved hjælp af tradition og tommelfingerregler for delenes relation til hinanden og til helheden. Det var hvad der i finkulturen hed proportioneringsregler. I disse år var det arkitekterne, der tog pejling efter konstruktørens arbejds-metoder og løsninger, ikke omvendt. Under parolen om „øjnene, der ikke ser“ mindede Le Corbusier sine kolleger om, at en ny formverden, dirrende af aktualitet, var blevet til, mens arkitekterne havde travlt med at endevende fortidens efterladenskaber.*

Man begyndte karrosseribygningen med at lægge et par vanger af træ, ask var det foretrukne, på chassiset, og bygge videre til et skelet, eller med et nutidig udtryk: rumgitterkonstruktion. Den nederste del er stålpladebeklædt, en liste over bagskærmen dækker en

pladesamling. Vinduerne er indfattet med lister i de lodrette stolper, endda med oplukkelige rammer i front og begge sider. Taget bæres af krumme bøjler, beklædningen er smalle lister, tagfladen er betrukket med malet lærred. En trærist over lærredet og et kantbrædt, udnyttet til reklame, skaber mulighed for at medtage rejsegods på taget. Adgangen til taget sker ved en lejder ved torpedoen.

Passagererne kan entre bilen ad en sidedør eller bagdør, to sæder er placeret i siderne. Som et dekorativt element er monteret possemenskvaser øverst i vinduerne. Og mens vi er ved tidens produkter med tekstiler som grundmateriale: bemærk cyklens frakkeskåner formet som et netværk, hængt til huller i bagskærmen, og strammet med elastik mod bagna-vet.

Rutebilen kørte ruten Horsens-Klakring. Klakring var den anden-sidste station på Horsens Juels-minde Jernbanen, så ruten er gået gennem den del af Bjerge Herred, som ikke havde jernbaneforbin-delse.

P. E. Hansen

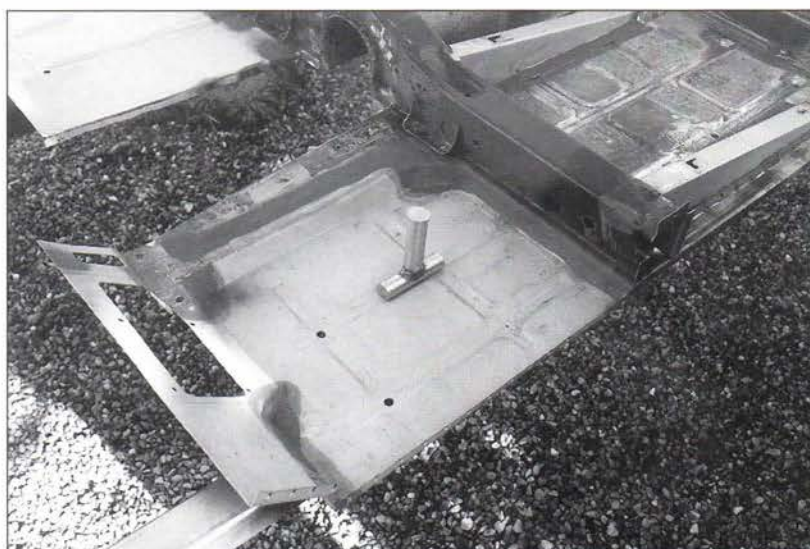
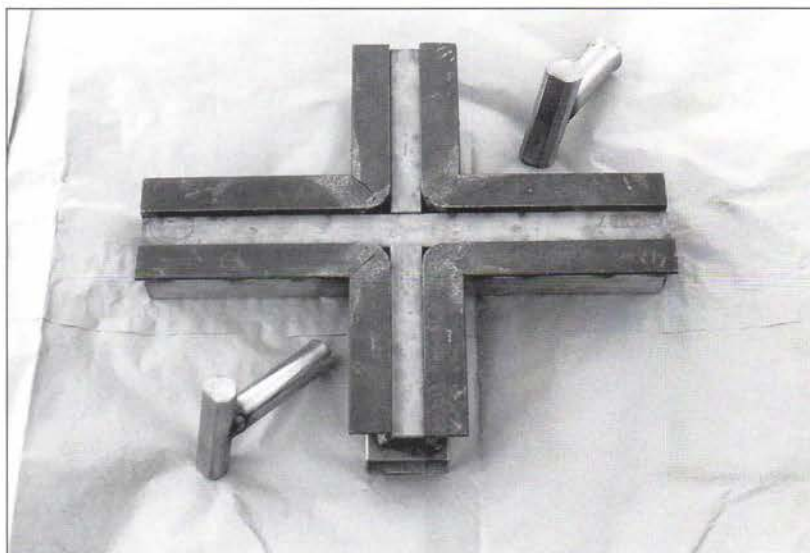
## Om hjælpeværktøj

Mange håndværkere har i værktøjssamlingen stykker, der er hjemmelavede eller ændret til et bestemt formål. Tænger der er påsvejset materiale for at give kæberne en speciel profil, mejsler der er slebet anderledes etc.

Det afbildede restaureringsprojekt er en Fiat Spider 1200 årgang 1960, tilhørende Iver Jensen. Billedet af karroseribunden viser det har været nødvendigt at forny de to plader, der danner bund foran forsæderne. Fælles for de to plader er vulsterne, som skal gøre pladen tilstrækkelig stiv. Desuden er førerpladsbunden forsænket. Det ses at pladerne, der danner bund under sæderne, også har optrykkede vulster. Disse plader har kunnet bevares. For at tildanne nye bundplader har Iver Jensen fremstillet et værktøj svejst op af stålprofiler, og da vulsterne har forskellig bredde er forsænkningerne i stål krydset forskellige. For at drive vulsterne ud i pladen er fremstillet to stempler, svarende til de to ulige brede vulster.

Arbejdsoperationen er udført ved at placere krydset på et solidt bord, anbringe pladen på krydset og med stålskinner langs vulsten fastholde med skruetvinger. Derefter med en håndhammer drive stempellet mod pladen og trykke den ned i krydset til den ønskede dybde. Operationen giver lidt „spræl“ i pladen, det efterrettes på en plan stålklo.

Ved restaurering af karroseribunden er det vigtigt at holde styr på mål og planhed. Derfor er fremstillet en ramme af svære firkantprofiler, hertil er bunden fastholdt med beslag og bolte. Videre ses at stålrammen er forsynet med ben og små kørehjul, således opnås en bekvem arbejds højde og mulighed for at trille omkring i værkstedet.



Udover de to bundplader har det været nødvendigt at forny bagindderskærmene, batterikassen og reservedhjulsgrøden. Hvordan man

former og sammensvejer bl. a. inderskærmene, vil jeg beskrive i en senere artikel.

P. E. Hansen



## Forårsløb Klampenborg lørdag d. 24. maj

I forbindelse med Klampenborg Classic Autojumble 97, vil DVK som optakt til søndagsarrangementet inviteres til et veteranløb lørdag d. 24 maj

- Program:**
- kl. 9.00 Køretøjerne ankommer til Galopbanen, hvor der vil blive serveret morgen bord.
  - kl. 10.30 Køretøjerne starter på en køretur i københavnsområdet.
  - kl. 13.00 Køretøjerne ankommer til Den kgl. Livgardes kaserne ved Rosenborg, hvor der vil blive serveret frokost.

Løbet er åbent for 40 køretøjer biler og motorcykler der er over 25 år gamle (prøvepladeordningen skal respekteres)

Tilmelding til Jørgen Behrendt 43535503 senest d. 17.maj.

tilmeldingsblanket på side 32

## INVITATION



Medlemmer af Dansk Veteranbil Klub indbydes til at deltage i  
Møens Motorklubs 75 års jubilæumsløb

### lørdag den 7. juni 1997

Køretøjer, automobiler og motorcykler, der er ældre end 30 år kan deltage.  
Startgebyr er kr. 150,- pr. køretøj, passagerer deltager gratis i løbet.

Løbet afsluttes med frokost i  
**Fanefjord Skovpavillon,**  
pris kr. 95,- pr. person ekskl. drikkevarer.

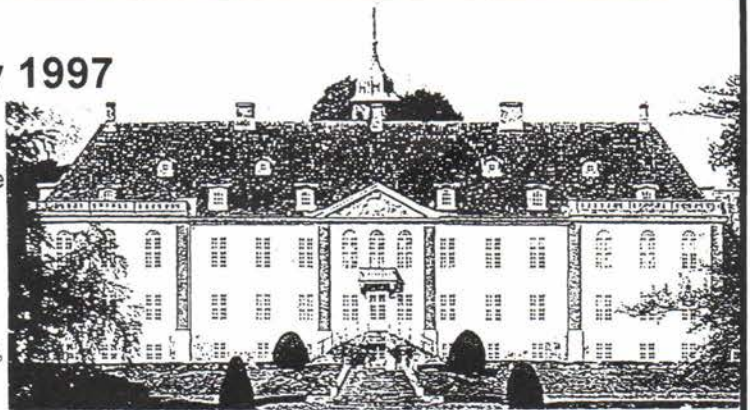
Henvendelse til Helge Hillebrand, telf. 55811744

## Ø & Herregårds Rally 1997

Søndag d. 10. august inviteres alle medlemmer af DVK til at deltage i årets store Ø & Herregårds Rally.

Start og mål på havnen i Holbæk med morgen og aften forfriskninger. Borgmesteren forestår afslutningen. Ledreborg Slots smukke "Familiesal" er rammen om frokosten.

Herregården Kongsdal står for eftermiddagskaffen.



Imellem disse nøglepunkter køres en varieret rute igennem det smukke sjællandske landskab.

Løbet omfatter yderligere:

- passage af en lang række smukke danske slotte og herregårde
- besøg på en mindre dansk ø
- sejlads med en hyggelig lille færge

Ruten er på ca. 150 km. Løbet er kun for biler og motorcykler indtil 1972.

Deltagelse koster kr. 800 incl. 2 passagerer, børn kr. 250. Max. 40 køretøjer

Tilmelding senest 31. maj til:

Claude Teisen-Simony, Ved Grænsen 19, 2000 Frederiksberg, Tel: 38 792 794, Fax: 38 792 796

Tilmeldingskupon side 32

## MOTOR CIRKUS GAVNØ CLASSIC AUTOJUMBLE & CONCOURS DE CHARME søndag den 15. Juni 1997



Vi har udvidet programmet med et MOTOR CIRKUS også kaldet en DØDSDROM. Nostalgi for alle pengene. Kom og se de gamle motorcykler drøne rundt på væggene og nyd samtidig alle de dejlige køretøjer i slotsparken, stumpemarkedet, concours de charme, musikken og hele stemningen. Husk tilmelding senest den 5. maj og bemærk at der også er et løb om lørdagen.

Svend Carstensen



VELKOMMEN TIL

## KLAMPENBORG CLASSIC AUTOJUMBLE 1997

SØNDAG D. 25. MAJ KL. 10.00-15.00

GALOPBANEN ER STEDET FOR ALLE MED BENZIN I BLODET.

Årets tema er biler og motorcykler gennem 100 år, repræsenteret med en retrospektiv udstilling og opvisning. Traditionen tro stables dette rullende og kørende motormuseum på benene for et par fornøjelige timer på tværs af klubforhold og mærkefiksering samt udveksling af ideer, oplevelser, know how og socialt samvær. Over 100 bil- og MC-klubber er indbudt. Vi finder og præmierer dagens bil og motorcykel samt æresdeltagere. Så fat familien, kæresten, hund, børn og bedsteforældre. Pak alle ned i „Dytten“, eller på „Mukkebikken“ og kom og deltag med netop dit køretøj. Se på gamle Ford'er, lækre sportsvogne, røde brandbiler, drønende og smældende udstødninger fra Bugatti, Jaguar og Lotus. Gå på opdagelse i stumpemarked, se på fjernstyrede biler, bøger og blade, klubstande og hvis vejret tillader det: veteranfly og ballonopsendelse.

Til alle deltagende ekvipager gives 1 stk. bil kunstplakat af hr. Bo Bonfils.

ENTRE:	Bil/MC m/chauffør	kr.30,-	Med venlig hilsen
	Passager	kr.20,-	
	Gående	kr.20,-	Classic Team
	P-plads udenfor	kr.10,-	v/Kim Polte
	Stadeplads	kr.100,-	Ved Bommen 5, 2820 Gentofte
	Børn under 14 år	Gratis adgang	Tlf. 39 65 22 23

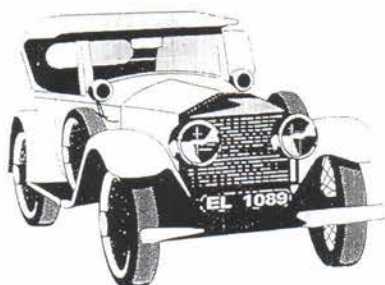
POLITIET. På grund af et stort cykelløb bliver Klampenborgvej ved Ermelundsvej afspærret periodisk, og det kan derfor være umuligt at køre til Galopbanen fra Klampenborgvejs vestlige del (fra Lyngby-siden), medens man udmærket kan køre til Galopbanen fra Klampenborgvejs Østlige del (fra Øresundssiden/Strandvejen). Altså: Kør til Galopbanen fra „vandsiden“/Strandvejen og 'fang' Klampenborg fra denne side. Kommer man fra Helsingørmotorvejen - uanset om det er fra den sydlige eller nordlige del af Helsingørmotorvejen, så kør IKKE op til Klampenborgvej derfra, men tag en af frakørerne der fører ud til Strandvejen, f.eks. ved Nærum, eller tag Strandvejen allerede fra Hellerup (frakøreren ved Kildegårds Plads).



## STEVNS-LØBET

## Program:

- 9.00-9.30 40 Veterankøretøjer ankommer til (Kirketorvet) i Store Heddinge, udstyres med løbsnummerplade og opstilles til parade på torvet. Imens serveres morgenkaffe for kørerne. (1 Lions clubhus)
- 10.30-11.00 Bilerne varmes op og sendes af sted gennem Algade til Nytorv. Hvor den officielle start foregår.
- 12.30-13.30 Ankomst til Store Heddinge, hvor bilerne stilles op til parade på Algade og Nytorv.
- 13.30- Kørene bydes på frokost og derefter præmieuddeling.

Lions Club  
StevnsHans Peter Nielsen  
Automobilforhandler  
Stationsvej 5  
4672 Klippinge



**Dansk Opel Kapitän Admiral Diplomat Klub** og andre opelmødder, afholder Opeltræf i pinsen den 16 - 18 maj 1997 på Trust Camping. Nærmere information hos: Jacob Jensen tlf. 86861610, Kurt Møller tlf. 86531337 eller Kurt Hansen tlf. 75288809.

**Thy Veteranbil Klub** afholder veteranbilløb søndag den 8. juni 1997. Henvendelse til Thy Veteranbil Klub John Elsberg, Hasselvej 3 7700 Thisted.

**Dansk Vintage Motor Club** afholder Veteranlastbil Træf og Stumpemarked lørdag den 7. juni 1997.

Yderligere oplysning hos:  
J. Kjær tlf. 86 98 31 77  
H.J.Enemark tlf. 86293697  
eller S.Markdal tlf. 86957081.

**Lolland-Falsters Veteran Klub** afholder Picnic Rally, for biler og motorcykler over 25 år, søndag den 25.maj 1997. Yderligere oplysninger hos: Sven Seiffert tlf.

53924715, Bent Schjelde tlf. 53924512 eller Søren Baadsgård 53926301.

**Cabriolet Dag** hver dag i Kerteminde på havnen ved Fjord og Bælt Centret kl 14.00 (når vejret tillader det). Mødet er for alle med åbne biler, ny/gammel, kun for en lille hyggesnak og en kort køretur, ikke noget formelt blot hygge på tværs af bilmærker. Eventuelle spørgsmål hos Folmer Larsen 65382497.

---

### TILMELDINGSSKEMAER

---

## Forårsløb, Klampenborg lørdag d. 24.maj.

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

Medlemsnr.: \_\_\_\_\_

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

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

Køretøj - Model og årgang: \_\_\_\_\_

Startgebyr kr. 50 pr. køretøj med 2 personer sendes til Jørgen Behrendt, Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk senest d. 17 maj.

---

### TILMELDINGSKUPON til Ø & HERREGÅRDS RALLY 1997

Jeg ønsker at deltage i Ø & Herregårds Rally d. 10. aug. 1997, med:

Køretøj: ..... Årgang: .....  
Passagerer. Antal voksne: ..... Børn: .....

Deltagergebyr er vedlagt i check

Send venligst indbetalingskort

Navn:

Tel:

Adresse:

Fax:

Postnr.:

By:

Send til: Claude Teisen-Simony, Ved Grænsen 19, 2000 Frederiksberg, FAX 38 792 796



**Biler sælges**

**Triumph 2500 TC, 1976.** Ny rustfri udstødning. Nye dæk. Kr. 8.000.

Mogens Thomsen, tlf. 74745343.

**BMW 2000, 1970.** Meget velholdt. 100.000 km, beige. Synet 11.10.91.

L. Thomsen, tlf. 39642592.

**Chevrolet 210, 4 dr. sedan, 1956.**

Original bil, uskruet, orig. indtræk. Nul rust. 110.000 kr.

Kim Nielsen, tlf. 38801766.

**Chevrolet 2103, 1954.** 4-dørs sedan i god stand, skal lakeres, synes. Grill og kofanger skal omformcromes + hel bil til res., kr. 25.000.

**Ford Mercury monarch, 1975.**

V8, 4-dørs sedan. God stand, skal synes. kr. 22.500.

Thomas Ulf, tlf. 20849959.

**Ford A, 1930.** Nye dæk, nyt indtræk, motor/gearkasse renoveret, sorte plader, ej synet, original, velholdt.

Ib Steffensen, tlf. 75645275.

**Ford OSI Coupe, 1967.** Total renoveret. Sølv/rødt læder, trådhjul (ligner Aston Martin OBS) Torben Guld, tlf. 75503097.

**Peugeot 404, 1964.** Trænger til nye forskærme. Kr. 5.000.

Jørgen Kristiansen, tlf. 42370063.

**Fiat 600, 1964.,** omvendt døre.

**Fiat 1100R, 1966. - Fiat 850,**

**1967. - Fiat 127 Van, 1978. -**

**Ford Cortina MK II.**

Evt. bytte med andre Fiat'er.

Gert Rasmussen, tlf. 53834732.

**Austin A 30, 1955.** 2-dørs Saloon, blå, i meget velholdt stand, ca. pris kr. 32.000.

Lydia Mathiesen, tlf. 74680592.

**Ford Consul 315, 61'er.** 119.000 km. Synet på orig. plader, velholdt. Evt. bytte med MC.

Kenneth Nielsen, tlf. 98272840.

**Fiat 850 S Coupe,** kun 2 ejere.

Km 98.000. Gl. nr. plader, nem at syne, kun kosm. rust. Kr. 24.000.

Erik Buus Jensen, tlf. 98790504.

**VW 1302 Cabriolet, 1972.** Næsten færdiforestaureret. Kr. 65.000. O. Flensborg, tlf. 65962152.

**VW Sedan 1954.** Oval. Total fri for rust. Ny bund og undervogn. Alt originalt. Klar til lakering. Kr. 19.000.

**Porsche 356 S motor.** Komplet køreklar i VW Sedan. Bil og motor i alt kr. 39.000.

Peter Schibbye, tlf. 39901050/40757020.

**La Salle (Cadillac), 1939.** Opera Coupe, California imp., ingen rust, restaureret. Kr. 105.000

**Jowett Javelin, 1952.** Helt original til restaurering. Dansk bil, rusten. Kun kr. 9.000.

Andre Petersen, tlf. 32504070.

**Citroën HY, 1973.** Nysynet, meget flot. Kr. 35.000.

G. Offenberg, tlf. 86152398.

**Mazda RX7 Wankel motor, årg. 80.** Restaureret.

Fiat 500, 1960. Ital. reg. Næsten ingen rust. Kr. 5.000.

Rich Martensen, tlf. 74672858.

**Opel Kadett A Coupe, 1964,** Chamonixhvid m. hvidsidedæk, synet 9.08.96. Pris kr. 25.000.

**Opel Kadett B Coupe, 1966.** (Den med de smalle baglygter) rød, skal synes. Kr. 4.000 ell. h. bud.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 53796119 (17.30-19.00).

**Fiat 1100, 1963,** sælges for kr. 8.000. Velholdt og velkørende, synet sidst i 1995.

Henv. tlf. 97182768 el. 86881191.

**Vauxhall Light Six 1934.** 4-dørs de Luxe m. stort soltag. Undervognen restaureret til mindtse detalje, og kan prøvekøres. Karrosseriet skal samles, lakeres og betrækkes. Maling samt 10 m. plysstof medfølger. Sælges gr. sygdom, kr. 28.000.

Henv. tlf. 48390377.

**Chevrolet årg. 1954.** Model 2103, 4-dørs sedan i god og rustfri stand. Motor def. anden motor,

6 cyl. medfølger. Skal omlakeres, Gril og kofanger skal omformcromes. Skal synes. + en masse reservedele medfølger + Hoodbird. Chevrolet Owners manual. Pris kr. 22.500.

Telefon 20849959 el. 31312686.

**Renault Dauphine årg 1962** i sort lakering. Bilen er i god sund stand. Har stået opbevaret tørt inde i 12 år med oliekonserveret motor. Bilen har haft overtræk på sæderne fra ny, hvorfor interiør er i flot stand. Bilen behøver 4 ny skærme (kan evt. hjælpe med anskaffelse). Bilen sælges p.gr.a. opbevaringsproblemer. Pris kr. 6.000.

Henrik Stenholdt, tlf. 46400402.

**Mercedes Benz 170V, 1953.** Restaureret sælges for bedtse bud. Er udstillet hos Mercedes Benz Danmark på Københavnsvej i Hillerød.

**Mercedes Benz 170V, 1953,** restaureret, byttes med mindre og billigere veteran eller klassiker. Jørgen Hansen, tlf. 45881831.

**Bentley 3,5. Sports Saloon 34.** Er rest. Bygget til Lord Searboroughs.

Fl. Panduro, tlf. 97124032.

**Opel A-model, 1964.** Hvid og komplet. Kr. 1.500.

**Austin 1100 de Luxe årg. 1971.** Blå og komplet. Kr. 1.500.

**Fiat 1100 103D, 1959.** 4-dørs (bagvendte), grå/hvid, mange dele medfølger. Kr. 6.500.

Per Rønnow, tlf. 86276299 & 40296679.

**Austin 7 Ulster, 1930** i fin stand £9.000.

**Austin 7 Chummy, 1928** i fin stand £7.000.

**Austin 7 kort chassis, 1930** restaureres £700.

Claude Teisen-Simony, tel. 38792794.

**Ford Popular 1956,** 2-dørs sedan, i perfekt og original stand. Vognen er carrygul og er indreg. Orig. håndbog medfølger. Sælges for højeste bud.

Lars Hornung, tlf. 47531034.



**Wanderer 1938.** W 24. 1800 cc-42 HK. 4-dørs model. Eneste i DK: Bilen er i god stand. Bilen er adskilt og alle dele er rensset og klar til at gå til. Undervognen er klar. Ratgeber, komplet reservedelstegninger og alle papirer haves. Bilen er 98% komplet. Resterende dele kan skaffes.  
Niels Jensen, tlf. 86898768

**Ford Consul MK II, 1961.** Km. 45.000. 1 ejer i 34 år. Enestående originalt eksemplar, fremstår næsten som ny, yderst velkørende. Har stået i garage hele livet og kun kørt få ture om sommeren, derfor ingen rust. Mørkegrå lak, flot rødt indtræk. Orig. sorte nummerpl. og instruktionsbog. Vægtafgift + Kasko kun kr. 1.400 pr. år. Pris-idé kr. 32.500.  
Henrik Mægaard, tlf. 33137913 (arb) & 39902018 (priv).

**Simca Montlhery 1300, 1962.** Sælges synet med orig. sorte plader. Kr. 19.800.  
H. Jespersen, tlf. 46350679.

**Ford TT, 1922,** ladbil. Kun kørt 1.000 km siden sidste syn, skal synes. Rest. motor, styretøj, bremses og træværk. Nyt batteri, nyt udstødning. Kr. 65.000.

**Chevrolet Citation 1980.** God stand, V6 aut.gear, skal synes. Kr. 35.000.

**Ford Pickup 1949, Chevrolet pickup 1953, Studebaker pickup 1949, Buick pickup 1962, Electra 225.** Alle til salg for 16.000 kr. stk. Alle står i USA. Tages hjem hvis du er interesseret.

**Ford skolebus 1971,** V8 benzin, 5 gear, to speed bagtøj, indrettet som camper, motor kun kørt 10.000 miles. Til salg for 20.000 kr., står i USA, lav en split med en flok venner og opdag USA. Ikke dyrere end at leje en camper.  
Peter Hansen, tlf. 54444168.

**Jaguar E-Type serie 1 Flatfloor Roadster 1961.** Ældre restaurering, rød m. sort interiør. Trænger til lidt finish, mekanisk i orden, rustfri udstødning.

**Alfa Romeo Spider 2000 cabriolet, 1976.** Rød m. sort interiør,

kun sommerkørt 58.000 km. Aldrig restaureret, kun lakeret. Bilen er i meget fin stand. 2 ejere.

**Alfa Romeo Guilina GTV 1600 Bertone Coupe 1968,** rød m. sort interiør, 1 ejer, kun sommerkørt 38.000 km. Aldrig restaureret, og i meget fin stand.  
Ring angående pris og besigtigelse.  
Yngve Falk, tlf./fax. 48390181.

### **Biler købes**

**Åben bil.** Byttes evt. med Rover P4 100, 1962.  
Mogens Thomsen, tlf. 74745343.

### **Dele til biler sælges**

Fiat 850 fabriksny motor komplet m. gearkasse. kr. 4.000.  
H. Jespersen, tlf. 46350679.

**Amazon grill -59** - kr. 500. Bagrude m. varme, kr. 300. **Chev. 37-53,** ventil dæksel 6 cyl., kr. 200 - **49-54** nye motor ophæng. 55-57 12V Guide sealed Beam.

**Ford 19?**, firkantet ur med kabel til opræk 200 kr. Chev 49-54 dør-lås gribe beslag 75 kr. stk.  
Martin Jensen, tlf. 75912427.

**Ford A** Amperes (revnet glas). **Volvomærke** (Amazone), **Opelmærke.**

Erik Arnkil Jørgensen, tlf. 86386116.

**Til Opel Kadett A Coupe:** Masser af dele haves, brugte og enkelte nye. Priser fra kr. 50,- Ring for info.

**Til Opel Rekord 1956:** 1 for & 1 bagrude á kr. 300 pr. stk. • 1 varmeapparat, næsten nyt kr. 500.

**Til Opel Rekord A:** 1 frontgitter kr. 100,-. 1 6 Volt firkantet El-ur kr. 100,-.

**VW Scirocco MK I 1974-76:** 1 forskærm kr. 800,-.

**VW Passat 1973:** 1 ny forkofanger kr. 300,-.

**Til Opel Kadett B:** Mange dele haves, brugte & enkelte nye. Ring for info. Priser fra kr. 50,-.

**Til Datsun 1000:** 2 højre & 2 venstre dørpaneler á kr. 100,-.  
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 53796119 (17.30-19.00).

**Peugeot 404** injektionsmotor m.

kugelfisherpumpe.

Peugeot 404 udvendige paneler.

**Volvo B4B** motor til **PV 444** + andre volvodele.

Jørgen Kristiansen, tlf. 42370063.

Sæt styrbolte + bøs. til **Opel 1 T, 2 ltr, 1934-38,** no: 308329. Ny holder for baglygte Bosch for Olympia 39. Samlet pris kr. 500,-  
Ib Jensen, tlf./fax 43994762/43993562.

**Ford A** motor komplet renoveret med nye stempler/stempelringe, ventiler, ventiltop, planslebet topstykke m.v. Kr. 17.000.  
Jørgen Nielsen, tlf. 44662900.

**Til Volvo Amazon:** Komplet forbro med alt på forbro udskiftet. Volvo B18 motor med ny kobling. 2 nye lygterande. Benzindæksel. 1 Stromberg karburator. 2 SU karburatorer. Sidespejl orig. Volvo. Samlet kr. 1.500.

Volvo Jubilæumsmærke til kølergitter kr. 500,-.

**Goggomobil** motor komplet minus cylindre.

Henv. tlf. 65314152.

4 nye forkromede trådfølge til MGC 15" (står endnu i papkasser) sælges til fast pris kr. 5.000,-. Kan beses i Trørød.

Maria Banck- Hammerum, tlf. 42891866 eller John Milland tlf. 42286622.

Restlager af tændrør - **Bosch/Champion** - ialt ca. 175 stk. i originale pakninger. Samlet kr. 1.750,-. Sikringer ialt ca. 225 stk. i pakninger, samlet kr. 250,-.

Reserve dele til **Mercedes Benz W 108,** bl.a. komplet forkofanger, - forbro - frontgrill - Døre/klapper - Servopumpe - Dørgreb o.m.a.

Ring: 42188912.

### **Dele til biler købes**

**Hillman Super Minx 1962,** bagerste kofanger.

Esben Nielsen, tlf. 75556320.

2-4 stk. hvide Atlas 19 tommer løse **dæksider.**

Peter Kristensen, tlf. 56821614.



**Oval ventilationsluge** med lukkemekanisme (sad på taget af f.eks. Mascot van i 70'erne ell. på Austin A 35) købes, jeg giver gerne op til 500 kr. for et, så kig i dine gemmer.

Spærredifferentiale til banjotypebagtøj **MGB** købes.

John Milland, tlf. 42286622.

**Jag. E, 1964**, købes vinkelformet støtte plade mellem koblingshus og blok, venstre side.

Tom Døllner, tlf. 48242174.

**Dele for Fiat 128 Rally Fiat 128 3P Neckar Europa.**

Gert Rasmussen, Nykøbingvej 47, 4840 Nr. Alslev.

Lucas Magnet, 4 cyl. type GA4, **1920-30'erne, til Morris og lign.**

Instr.bøger m.m. i fotokopi til **Nimbus, Harley-Davidson, Indian Henderson, Super X, ACE Cleveland, Ellehammer.**

Poul Jørss, tlf. 31585377.

**Lotus Elan:** Motor 1600 TC.

Henning Klausen, tlf. 86993822.

**Mercedes model 107 (SLC).** Forstole købes + evt. dørbeklædninger.

G. Sauer, tlf. 86924950.

Sund krumtap for **MG type WA** eller tilsvarende fra **Morris** med samme blok.. Evt. komplet motor. Ib Jensen, tlf./fax. 43994762/43993562.

**MC'er sælges**

**Honda 125 cc 1976**, firetakter, 5 gear, rigtig pæn MC. Nysynet, kr. 9.000.

Peter Hansen, tlf. 54444168.

**MC'er købes**

**Indian Scout** eller ældre/nyere Indian samt NSU Max. NSU Fox 4 takt.

Henv. tlf. 65314152.

**Dele til MC'er**

**Harley Davidson** lysskilt, Amrk., H\_D's berømte ettal, 2x2 m. Peter Hansen, tlf. 54444168.

MC./Scooter dele. **Vespa dele** -

motorer, noget nyt. Cylindre med stempler. **Lambretta dele**, noget nyt. 2 motorer komplet ISO motor komplet. Diana Dürkopp dele - motor komplet. Sideskjolde (blik) + fodbrædder - tank til Lambretta ca. 1952: blikdele er flotte. 2 nye bagagebærere til Scooter. Reservehjul + holdere. Evt. samlet salg.

Henv. tlf. 65314152.

**MC-MZ ETS 250 1983**, nysynet men midt i gearkassesamling.

**BSA-1937**, 4 stk. kædeled-samleled.

Erik A. Jørgensen, tlf. 86386116.

**Diverse sælges**

**Jeepmotor** m 151 komp m. gearkasse **starter dynamo køler**, kr. 4.500,-.

**Kampvognsmotor** continental 12 cyl, luftkølet, giv et bud.

Dodge V8 motor m. aut. gearkasse, 1979, kr. 4.500.

Amerikansk **benzinstander** ck 1950, flot og god, kr. 3.500.

Peter Hansen, tlf. 54444168.

Lille **trailer** Brenderup type 02 med lukket kasse mål: H. 125 B. 120 L. 175. Hvidmalet, pæn og i orden. Sælges kr. 3.600,- eller indgå i handel/Byttes med lille auto-trailer.

John Milland, tlf. 42286622.

**Automobilia**

**Sælges:** Chev. 46 reservedelskatalog, kr. 300,-. 53 rep. manual - Power steering /aut Eye kr. 180,-. Power Magazine 3-90 / 5-92. Cars + Parts maj 92 - okt 95.

**Købes:** GM service 54-55-56. Div. litteratur 49-54. **Chevrolet og Pontiac.**

Martin Jensen, tlf. 75912427.

**Annoncekupen til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende**

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen som højst må fylde 5 linjer, afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen. For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

**DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.**

<input type="checkbox"/> Salg	<input type="checkbox"/> Køb	<input type="checkbox"/> Bytte	Tekst .....
<input type="checkbox"/> Biler	.....		
<input type="checkbox"/> Dele til biler	.....		
<input type="checkbox"/> MC	.....		
<input type="checkbox"/> Dele til MC	.....		
<input type="checkbox"/> Automobilia mv.	Navn.....		
<input type="checkbox"/> Diverse	Tlf.: .....		

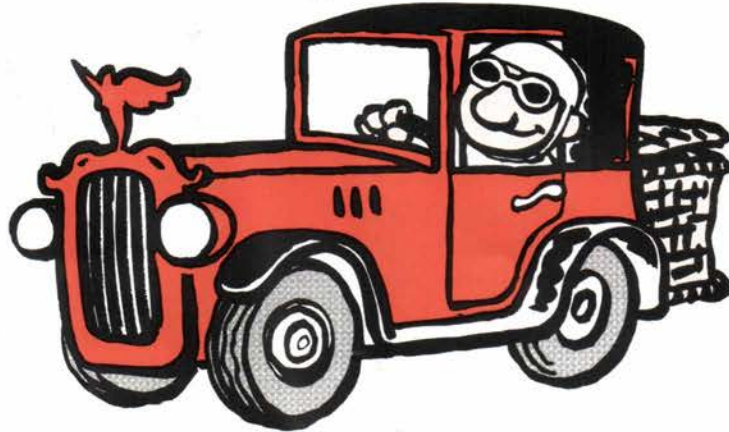
<input type="checkbox"/> Salg	<input type="checkbox"/> Køb	<input type="checkbox"/> Bytte	Tekst .....
<input type="checkbox"/> Biler	.....		
<input type="checkbox"/> Dele til biler	.....		
<input type="checkbox"/> MC	.....		
<input type="checkbox"/> Dele til MC	.....		
<input type="checkbox"/> Automobilia mv.	Navn.....		
<input type="checkbox"/> Diverse	Tlf.: .....		

Afsender: .....

Adresse: .....

**DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå**  
**Husk! annonce deadline den 20. i måneden!**

# Veteranforsikring



## i RUNA FORSIKRING

### Veteranbiler 1900 - 1962

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

### Brugsveteranbiler 1950 - 1975

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

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



Veteran  
forsikrings-  
klubben

### Klassiske biler 1963 - 1975

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

### Veteranmotorcykler 1900 - 1960

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

### Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub  
Postbox 33 - 2990 Nivå  
Tlf. 49 14 59 06 (10-12)  
Fax 49 14 11 14