

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 260 - februar 1998 - 28. Årgang



Dansk Veteranbil Klub

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

Bestyrelsen

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

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

Sekretær
Registre og Sektioner
Peter Løvstrøm Sørensen
Gedvad 39, st.th.
2800 Lyngby - 44442586

Kasserer
Steffen Frølich
Lindevej 6
2791 Dragør - 32535922

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

København
Claus Nebbe
Fuglebakken 1
2000 Frederiksberg - 38 19 82 72

Sjælland,
Lolland-Falster og Bornholm
Willibald Farbmacher
Hjortevænget 613
2980 Kokkedal - 49145167

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

Sønderjylland
Prits 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 - 49 19 27 00

Morris:
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

Fiat:
Ole Emil Riisager
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

Fiat - Efterkrigs:
Asbjørn Funder - 47 77 77 74

Ford V8:
Birger Blakø - 32 94 93 97

Renault:
Anker Krarup - 66 11 43 14

Opel:
Frederik Ravn-Larsen - 32 50 12 37

Sektioner

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 - 32 52 77 77

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:
Jon Friis Wandall
65 90 68 11

Ferdinand Porsche:
Claus Nebbe - 31 19 82 72

American Automobiles:
Peter Løvstrøm 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
Kværndrup

Nordjylland:
Restaurant Svanemøllen
Svenstrup

Østjylland:
Ristrup Hovedgård
Ved Sabro

Vestjylland:
Sindinggård ved Herning

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, Rødekro

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle

Bibliotek

Hanne Jonassen
Boserupvej 510
3050 Humlebæk - 49 19 11 29

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub • 49 14 59 06

Revision

Poul G. Jensen • 32 50 65 75

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad
Oplag: 3500

Ansvarlig redaktør:
Poul Suhr

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

Teknisk brevkasse:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25
8700 Horsens
Fax 75647109
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.

Announcepriser:

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,-

Lay-out, sats og tryk



Ole Callesen
Skovhusevej 7, 6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 16 11 - 20 48 65 11

Næste Veteran Tidende udkommer uge 11 1998

Forsiden: NSU Wankel Spider 1965 og NSU motorcykel
Foto: Thomas Hebsgaard

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	FIVA	19
Klubaktiviteter	6	Bilhistorisk Tidsskrift	20
Så far dog i mag	8	Erhvervskøretøjer	24
Registre og sektioner	9	Fra bestyrelsen	25
Matador-bilerne	10	Arrangementer	26
Månedens personprofil	12	Tilmeldinger	27
Månedens køretøj	15	Køb, salg, bytte	28



Møder

Februar

12. 19.30 Sønderjylland, Rødekro - Klubmøde
 16. 19.00 Vestjylland, Sindinggård - Klubmøde. Arr. (Se under klubaktiviteter) Tilm., tlf. 97895062
 17. 19.30 Vestsjælland, Kværkeby - Klubmøde
 19. 19.00 København, Aktivitetsaften - Virksomhedsbesøg (se under klubaktiviteter)
 24. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde
 31. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde, biblioteket er åbent fra kl. 18.00 til kl. 19.30.

Marts

03. 19.30 Østjylland, Ristrup - Klubmøde
 05. 19.00 København, Nivågård - Klubmøde
 10. 19.00 Dragør. Hyggeaften for Ford V8 ejere (se under registre og sektioner).
 12. 19.30 Sønderjylland, Rødekro - Virksomhedsbesøg (se under klubaktiviteter)
 16. 19.30 Vestjylland, Sindinggård - Klubmøde (tilmelding, se under klubaktiviteter)
 17. 19.30 Vestsjælland, Kværkeby - Klubmøde
 19. 19.00 København, Aktivitetsaften - Virksomhedsbesøg (se under klubaktiviteter)
 24. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde, biblioteket er åbent fra kl.18.00 til kl.19.30.
 24. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde

Løb og arrangementer

Marts

14. Stumpemarked i Herning
 28. Veteranbilmesse i Fredericia

Maj.

09. Odsherredløbet 1998, arr. Ole Kirk Vium, telf. 59914334
 09.-10. Fionialøbet, arr. Ole Andreassen, telf. 65978595
 21.-24. Styrkeprøven Norge. Arr. Norsk Veteranvogn Klubb.

Juni

- 07 Brønshøj Museums Veteranløb, arr. Lars Cramer-Petersen, telf. 38282722.
 07. "Stumperne", Stumpemarked Ålsbogård Lystfiskersø, arr. Henning Larsen, telf.64791994.
 20. "Stumperne" Madpakketur fra Ålsbogård Lystfiskersø, arr. Henning Larsen, telf. 64791994.
 21. Gavnø Classic Autojumble & Concours de Charme, arr. Svend Carstensen telf. 32530126
 26.-27.-28. Internationalt Packard veteranbiltræf, arr. Jens Nielsen, tlf. 31552619.

Juli

- 04.-05. Bornholm Rundt 1998, arr. Allan Phil Hansen, telf.56493544
 24.-25. Ringkøbingløbet 1998, arr. Jørn Grosbøl Andersen, telf. 97320012.
 31.-o2. Skandinavisk Ford V8 Træf i Norge, arr.O.E.Løken, telf. 004763876157

August

08. Munkebjergløbet 1998, arr. Hans Geschwendtner, telf.31541921.



Kom så op af lænestolen

Se, det var jo en ordentlig nytårssvada, vi fik af Poul Suhr, vor formand, her på denne plads i forgangne nummer.

Og Poul har ret. Fornyelse må der til. Det kræver ikke meget fremsyn at se de ændrede vilkår, vort samfund i fremtiden tilbyder den nuværende benzin- og dieselosende vognpark. Dette fremtidsbillede, i sin yderste konsekvens, sender alle vore gamle biler enten direkte til skrotning eller på museum.

Skal det ikke ende så galt, må vi kæmpe imod. Faren er ikke akut, men snigende og derfor for os dobbelt farlig, vi risikerer en dag at vågne op og til vor rædsel konstatere, at løbet er kørt.

Husk på det gamle mundheld "Det er for sent at kaste brønden til, når barnet er druknet".

I Motorhistorisk Samråd er der nedsat et udvalg ved navn Miljøudvalget, hvis opgave det er at belyse problemerne nu og i fremtiden, således at vi på en seriøs måde kan argumentere for, at der fortsat i et bredt omfang skal være plads til vore gamle biler.

Arbejdet startede for ca. et år siden, og for mit vedkommende som en konsekvens af, at jeg i 2 artikler her i VT i efteråret 96 råbte "vagt i gevær".

Og nu må jeg råbe igen. Til min rædsel har jeg i det forgangne år måttet konstatere en utrolig og må jeg sige forbavsende passivitet fra samtlige klubber under MHS og fra samtlige medlemmer på nær nogle ganske få undtagelser.

På trods af mange opfordringer har ikke en eneste person meldt sig som aktiv deltager i det nedsatte udvalg; jeg sidder stadig og troner alene.

Det er ganske enkelt rystende at konstatere, at stort set alle - som strudsen - stikker hovedet i jorden og forventer, at nogen rager kastanjerne ud af ilden for dem. Jeg har endda i adskillige tilfælde mødt ligefrem aktiv modstand mod at foretage sig noget, med ordene: "Ja, ja hvorfor drøne rundt og råbe ulven kommer, der sker såmænd ikke noget".

Jeg skal derfor benytte lejligheden til at komme med endnu en kraftig opfordring til at melde sig og yde en aktiv indsats, stor eller lille, i MHS' miljøudvalg.

Ring eller skriv til mig, Lindevej 6, 2791 Dragør/32535922.

Jeg vil slutte af med en stor tak til de få personer der har forstået vore fremtidsproblemer og igennem det forgangne år har ydet en hjælp til Miljøudvalget. En særlig tak til Bent Hoffmann for den glimrende artikel i forrige nummer af VT.

Med venlig hilsen

Steffen Frølich



Bent Mackeprang



Bent Mackeprang døde den 31. januar 1998.

Som medstifter af Dansk Veteranbil Klub fik han medlemsnummer 3 og har siden været yderst aktiv i

klubben. Hans enorme viden om biler og bilhistorie har været til stor hjælp for mange medlemmer gennem årene. Meget tidligt indgik han i bestyrelsen, senere som formand i en årrække. Var med til at starte forsikringsgruppen, kort sagt, han var altid interesseret deltager i alle tiltag, ikke mindst da vi flyttede ind på Nivågård.

Vi er mange der vil savne Bent, jeg selv ikke mindst, vi fik knyttet så nære bånd at jeg faktisk følte mig som søn af huset. En episode jeg aldrig glemmer var da jeg deltog i "Kvit eller Dobbelt", hvor Bent var dommer. Da jeg var gået ned på sidste og afgørende spørgsmål sagde Bent efter udsen-

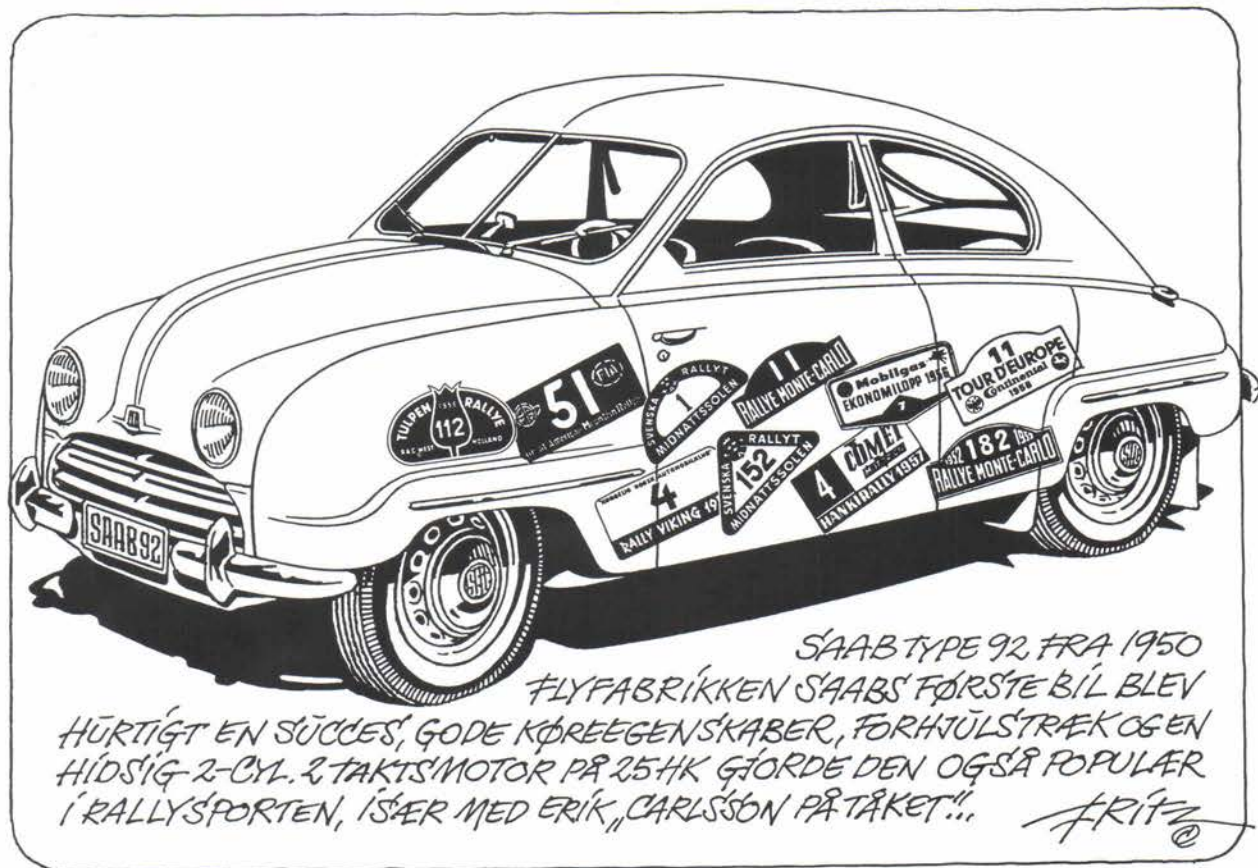
delsen, "jeg tror vi to har vundet mere end du tabte".

Tabet af Bent er stort, men meget af ham lever videre dels i den store samling han skænkede klubbens bibliotek dels gennem bøger og utallige artikler han gennem årene har skrevet.

Æret være hans minde.

Svend Dråby

P.S. Se også artiklen "Mine Biler" i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 111/1992. I Veteran Tidende nr. 247 er der et portræt af Bent.





FYN EGESKOV

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

Tirsdag den 24. februar kl. 18.00

Biblioteket åbner kl. 18.00. Derefter almindeligt klubmøde på Egeskov kl. 19.30. Det er nu vi skal have sat datoer på sommerens madpakketure eller andre spændende arrangementer, hvor vi kan deltage med de gamle køretøjer.

Tirsdag den 31. marts kl. 19.30

Klubmøde på Egeskov. Arrangementet til denne aften er ikke fastlagt, men vi skal nok nå at finde et spændende indslag til denne aften.

*På aktivitetsudvalgets vegne
Arne Sørensen*

**SØNDERJYLLAND
RØDEKRO**

I lyskrydset på Hellevad vejen i Rødekro køres mod Lunderup Mark. Der hvor denne vej bliver til en grusvej drejes til højre. På venstre side ligger klubhuset, som tilhører Walkie-talkie-klubben.

Torsdag den 12. februar kl. 19.30

Vi kigger på gamle billeder og snakker om nummerplader.

Torsdag den 12. marts kl. 19.30

Besøg hos Autolakerer Karl Bruns, Lobækvej 7, Løgumgårde. Tilmelding senest 1. marts.

Torsdag den 16. april kl. 19.30

Møde i klubhuset.

Frits Johansen

**ØSTJYLLAND
BØRKOP VANDMØLLE**

Obs-hallo-se lige her!

På vort møde den 13. januar vedtog vi at afholde fremtidige møder **den anden torsdag i måneden**. Dette gælder fra marts mødet.

Herved håber vi at kunne få fast tilholdssted i kommunens lokale, så vi kan få ombygget lidt bibliotek.

Med hensyntagen til helligdage har vi derfor følgende mødekalender indtil sommerferien. Mødetid kl. 19.30.

Tirsdag den 10. februar kl. 19.30

Almindeligt klubmøde. Gamle og nyere bøger, hæfter, automobilia medbringes.

Torsdag den 12. marts kl. 19.30

Almindeligt klubmøde. Besøg af autolakspecialist.

Torsdag den 2. april kl. 19.00.

Besøg hos Filtenborg Cylinderservice, Vejle. Kørevejledning følger i næste nummer.

Torsdag den 14. maj.

Torsdag den 11. juni.

Vi forventer at kunne lave enkelte garage/virksomhedsbesøg. Og når vi får vinterten lagt lidt bag os, en enkelt køretur eller to en lørdag eller søndag.

**ØSTJYLLAND
RISTRUP**

Tirsdag den 3. marts kl. 19.30

Ordinært klubmøde på Ristrup Hovedgård. Der vil blive vist billeder fra "Retromobile 97" ved dette møde, samt mulighed for at læse de nye blade.

Leif Nielsen

Jyderne kører det fynske forår i møde

Ved vort møde på Ristrup i tirsdags blev det vedtaget at arrangere en tur til Fyn, nærmere betegnet til Vedstårup Teglværk, hvor Jørgen Strøjer vil tage imod. Et længe næret ønske hos mange bilentusiaster kan nu blive opfyldt søndag den 26. april.

Alle jyder med veteranbiler er velkomne. Vi kører over den gamle Lillebæltsbro og mødes i Kongebroskoven ved pølsevognen kl. 12.00. Derfra køres i samlet kortegte til Vedstårup ved Assens, hvor Jørgen Strøjer slår dørene op til hans enestående samling af sjældne biler. Entre: kr. 25,-. Medbring selv "Ma'kurv" - som de siger derovre på Fyn. Øl og vand fås til høkerpris.

Kørevejledning - ad de snoede fynske landeveje - til Vedstårup udleveres ved mødestedet.

Arrangør: Øst- og Nordjylland.

Bertel Kring

**VESTJYLLAND
SINDINGGÅRD**

Sommertur til Endelave

Aktivitetsudvalget bekræfter nu, at der er aftalt en sommerudflugt. Turen går til Endelave, og den er blevet til efter venlig invitation af Jens Toft, Højmark, der har sommerbolig på den østjyske destination. Han har tidligere berettet om ølyksalighederne og vil gerne se de midt- og vestjyske veteranfolk - med køretøjer, hvilket er muligt efter at der er kommet en ny færgе.

Så biler og motorcykler skal sandelig med hele vejen, når turen går til Endelave i weekenden den 20.-21. juni. Nærmere oplysninger om hvor vi mødes og hvornår følger, når detaljerne i arrangementet er på plads. Foreløbig bør man sætte kryds i kalenderen ved weekenden den 20.-21. juni.

Anderledes klubmøde

Som bebudet i januar-rubrikken er der god grund til at møde frem til februar-mødet. **Mødested: Pagh Mørups fabrik, Nålemagervej i Aulum, kl. 19.00.** Her venter nemlig en helt særlig oplevelse. Vi skal se en samling biler i omgivelser, som ingen har set endnu. Og mere kan der ikke siges om den ting her og nu, for det er ikke en ting, der er kendt i offentligheden og derved bliver det. Men tilmeld dig, som anvist i kalenderen til Finn Riistoft Nygård, tlf. 97895062 og få i den forbindelse personligt oplyst flere detaljer om besøget, mødested, evt. ændringer af tidspunkt m.v.

Blåhøj kalder

Et af sommerens store hit er medlemsudflugten til Blåhøj ved Brande, og nu kalder Blåhøj atter. Der er fastlagt et sommermøde hos vores gæstfrie medlem Vagn Nissen, der som tidligere år byder på spidstegt vildsvin og kønne omgivelser. Og tager man sit gamle køretøj med, er der jo endnu mere kønt at kigge på, også for de fastboende. Sæt allerede nu kryds i kalenderen ved datoen lørdag den 6. juni.

Måske skulle vi overveje at udvide kredsen med "fætrene" fra Dansk Vintage Motor Club, der jo deler både interesse og mange medlemmer med os. Jeg tror at en invitation fra DVK Midt/Vest til DVMC med et fælles udkald til Blåhøj vil blive modtaget med glæde og interesse.

Den rette giver

I januar-nummeret af Veteran Tidende berettede jeg om en samling bøger og hæfter, som medlem Jens Toft, Højmark, har skænket til biblioteket på Sindinggård i forbindelse med julemødet.

Jens Toft har anmodet om en korrektion af oplysningerne, idet han ikke stod som giver, men som formidler. De indbundne årgange af Skandinavisk Motorjournal er skænket af læge Magnus Pedersen, Spjald, mens værketedsbøgerne om Renault har været samlet og ejet af veteranbilmanden P.H.W. Nielsen, også kendt som "Peter Super".

Gorm



**NORDJYLLAND
SKALBORG**

En kraftig opfordring i oktobernummeret af VT om bedre fremmøde til klubaf-tenerne har desværre været resultatløs. På det efterfølgende møde i november frem-mødte kun 6 mennesker, men vi fik alligevel en hyggelig aften med megen god bilsnak. Under kaffen med rullepølse og lagkage drøftede vi situationen, og besluttede at aflyse det planlagte julemøde og efterfølgende møder indtil videre. Der er tilsyneladende ikke interesse eller behov for et klubliv i DVK-regi i Nordjylland, og en af grundene kunne være, at vi i forvejen har en stor og vel-fungerende veteranbilklub hjemmehø-rende i Ålborg, eller hvad? Måske vil vi forsøge igen til foråret, men det forud-sætter en langt bedre opbakning, samt at nogle medlemmer med kreative tanker melder sig, og vil hjælpe til med at give møderne et passende interessant indhold.

*Med venlig hilsen
Torben Herman*

**KØBENHAVN
NIVÅ**

Aktivitetsaftenen den 15.01. bragte os til Lyngby hos firmaet Rosenborg Agentur. Ca. 20 medlemmer mødte op, og vi fik en ganske interessant aften med omtale af og en meget overbevisende demonstra-tion af et produkt ved navn Motorkote. Produktet er et helt unikt "smørremid-del", som kan bruges til drastisk at ned-

sætte friktion mellem metaldele. Det vil sige at, det kan bruges overalt, hvor metal bevæger sig mod metal. Det smører ikke, men skaber en kemisk overflade og må derfor ifølge den udleverede doku-mentation ikke forveksles eller sammen-lignes med de hidtil kendte smørreaddi-tiver som f.eks. Wynns, Sweedol, Nulon og lign. Der er ingen tvivl om at vi her har et meget velkomment produkt til at bevare og forlænge levetid i alle bevæ-gelige dele på vore gamle biler. Alle fremmødte udviste da også stor in-teresse, og jeg så flere, der benyttede lej-ligheden til at indgå en lille handel. De af vore medlemmer, der ikke deltog hin aften, og som også gerne vil høre om dette interessante produkt, kan ringe på 45882311 og bede om at få tilsendt sam-me information, som vi fik udleveret.

Torsdag den 5. marts kl. 19.00.

Nivågård. Foredrag i forlængelse af arti-kel i Veteran Tidende nr. 259, ved Bent Hoffmann. "Et kig ind i bilafgifternes krystalkugle". Der er mulighed for de-bat bagefter. Da det gælder om at være på forkant med, hvad der er af mulighe-der fra myndighedernes side for afgifter og miljøskat, er denne debat nødvendig.

Torsdag den 19. marts kl. 19.00

København: Virksomhedsbesøg hos Ca-strol A/S, Amager Strandvej 162, Køben-havn S. Velkomst ved Hr. Erik Peder-sen. Der er mulighed for både vådt og tørt. Tilmelding til kontoret, tlf. 49145906 eller telefax 49141114. Steffen Frølich

**MIDTSJÆLLAND
KVÆRKEBY**

Mødestedet er Steffensgård, Kværkeby-vej 79, Kværkeby. Vejen går ned til går-den lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Vi har møder den 3. tirs-dag i måneden og næste møde er:

Tirsdag den 17. februar

Vi har et almindeligt aftenmøde i socialt samvær.

Tirsdag den 17. marts

Formanden for Motorhistorisk Samråd, politimanden Erik Kristoffersen, kommer og fortæller om bilsyn og omregistrering til veteranbil.

*Med venlig hilsen
Egon Neesgaard*

**ØSTJÆLLAND
KLIPPINGE**

Tirsdag den 24. februar kl. 19.00

Vi mødes igen for at høre noget om tændingssystemer - opbygning og problemer ved de forskellige typer. Samtidig vil vi forsøge at lave en "aktiv pige afd." ad de "forsømte hustruer" Til: De gale mænd! med deres gamle biler og motorcykler. Et af programpunkterne bliver Ladies' Cup i manøvreprøver - på en lukket ba-ne. Tilrettelægnings af forårets korte lo-kal-løb.

*På gensyn og velkommen
Henning og Kai*

FRA BESTYRELSEN

Historisk Sports Sektion

I Veteran Tidende nr. 258, decem-ber 1997, blev der bragt et referat fra et stormøde i Historisk Sports Sektion (HSS), hvoraf det frem-gik at HSS skulle omdannes til en selvstændig klub under et andet navn. Det er imidlertid ikke helt korrekt, idet stiftelsen af den nye klub under navnet Historisk Mo-torsport Danmark ikke er ensbe-tydende med nedlæggelse af HSS, det er nemlig kun bestyrelsen i DVK der kan nedlægge en sekti-on.

DVK's bestyrelse har besluttet at HSS ikke nedlægges foreløbig, idet vi vil afvente og se om der er medlemmer der kunne være in-teresseret i at videreføre HSS un-der samme betingelser som klub-bens andre sektioner. Bestyrelsen vil derfor gerne be-nytte denne lejlighed til opfordre medlemmer der kunne være in-teresseret til at henvende sig.

Bestyrelsen/Poul Suhr

Gamle nummerplader

Efter informationen om ordningen med de gamle nummerplader i Veteran Tidende nr. 259, januar 1998, er der kommet forskellige spørgsmål til omtalen. De vil alle blive behandlet og bragt med be-svarelser i Veteran Tidende nr. 261, marts 1998.

Redaktionen

Historisk Motorsport Danmark

Så far dog i mag

Seismologerne bliver ikke arbejdsløse søndag d. 6. sept. 98. Gader og stræder omkring Christiansborg vil skælve, og middelalderbyens huse kæntré, til de ligner det skæve tårn i Pisa.

Ca. 150 gamle racersportsvogne vil opsende et orgie i lyd-, tryk- og chokbølger. Tag sko med tykke gummissåler på for at dæmpe svævingerne.

Copenhagen Classic Car Cup er atter i byen. Stop en albyl i halsen og en film i kameraet. Der er nemlig udsigt til motorløb.

Det tror vi da. Selvfølgelig bliver der vildt race i staden, måske? Når vi trækker lidt på det, hænger det sammen med, at ingen kan se, at der skulle være noget til hinder herfor, måske lige bortset fra en ganske lille og helt ubetydelige detalje, nemlig at vi ikke har nogen tilladelse. Da vi har stor træning og lang tids øvelse i at håndtere bagateller, finder vi nok en løsning, og for at opfylde en gammel aftale med DVK (aftale med Poul Suhr om at DVK-medlemmer orienteres, før vi i øvrigt går ud bredt med årets glade budskab), gøres det herved vitterligt, at selvfølgelig bliver der ramasjang omkring Christiansborg d. 6. sept. 98, men sig det endelig ikke til nogen endnu.

Det vil nok være klog politik allerede nu at begynde at øremærke et par sedler i husholdningsbudgettet, så du står rustet og velkonsolideret, når vi starter billetpressen. Billetprisen er i år kr. 200,- pr. stk, idet der denne gang opstilles en hulens masse publikumsstilladser, så autodromet kan overskues i et enkelt blik, og overblik koster jo naturligvis ekstra. Billetten giver selvfølgelig fri adgang til ryttergården, men det kan vel ikke skade at nævne det.

Skulle der blandt bladets læsere befinde sig en enkelt ignorant, kan det oplyses, at Copenhagen Classic Car Cup er et racerløb for gamle klassiske racer- og sportsvogne, og at løbet blev afholdt for første gang i 1996 under Kulturbyåret. Ufatteligt hvad sådan en omgang kultur kan føre med sig. Da vi efter CCC 96 havde en debriefing med de forskellige myndigheder, blev det fra politiets side tilkendegivet, at motorløbet havde været en af de største begivenheder i kulturbyåret, og Københavns Kommunes Vejafdeling rundede elegant påstanden af med, at det også havde været den eneste.

Hvis der i dine årer skulle cirkulere lidt vildt blod, kan du filmelde dig som deltager i løbet - i en racerklasse (hvor du skal have passende licens) eller i en opvisningsklasse (hvor du ingenting skal have, udover en antikvet bil af passende snit og lidt optimisme). Reglementet er her fremstillet lidt forenklet, men den slags går naturligvis ikke i et moderne samfund. Livet skal jo ikke være let, så vi er ved at få fremstillet nogle tillægsregler med en dejlig masse komplicerede paragraffer, så juristerne også har noget at rende rundt og fortolke.

Der arbejdes indtil videre med følgende racerklasser:

A: Pre 1947 Nordic Cup

B: Sports Racing Cars of Period C and D (pre 1947)

C: Sports Racing Cars of Period E (1947-1960), SR 1 - SR 14

D: Touring Cars Gr. 2, National, Period G (1966-1971)

E: Grand Touring Cars GT and GTS of period E, F and G (pre 1972)

F: Comp. Touring Cars of Period E and F (pre 1966), TC 1-TC 15

G: DASU 50 years anniversary run for Sports and Racing Cars from app. 1948

Hertil kommer nogle endnu ikke nærmere specificerede opvisningsklasser.

Stævnearrangører er igen Historisk Motorsportsklub Danmark HMS, som i de store træk er identisk lig DVK's gamle Historisk Sportssektion HSS. D.v.s. arrangørklubben har dybe rødder i DVK's frugtbare mind.

DASU (Dansk Automobil Sports Union) har i år 50 års jubilæum, og DASU er så eskyrdig at finde københavnerløbet så skide skægt, at man godt vil benytte stævnet til at fejre sin fødselsdag.

DVK er i øvrigt langt mere aktivt engageret i begivenheden i år, idet DVK v. Claus Neble har påtaget sig at stå for alle arrangementerne på veteranbil P-pladserne omkring banen, f.eks. pladserne i Rigsdagsgården, Slotsholmen, Nyborggade og Gammel Strand. Kender vi Claus ret, skal han nok få en masse pjank og skægge brokker ud af det, og lige så klart som pejlemærker i et blækhus forventer vi, at de DVK-medlemmer, der skal til ræs, kommer standsmæssigt farende i mag i deres gamle veteraner. Det bliver nok også det eneste, der kommer til at foregå med lempe den dag.

For store drenge med barnlige tendenser bliver det i øvrigt et totalteater hele den weekend. Lørdag d. 5. sept. er der - helt som sædvanligt - tidskørsler på KTI (Køreteknisk Institut, Roskilde) for racerfolket for at få afgjort startplaceringerne om søndagen på Christiansborg. Lørdag eftermiddag arrangerer MhS (Motorhistorisk Samråd) nostalgishow på Rådhuspladsen for datidens hverdagsbiler med velanbragte (der er ikke garanti herfor) borgmesterord (der er der garanti for). Senere samme eftermiddag arbejdes der på et Concours d'élégance-Show på Annagertorv for de sjældne, ekstreme og umådeligt kostbare fortidsklenodier med Jaguar-klubben som arrangør, og for de helt utrættelige, som slet ikke kan få nok, afholdes der ugen forinden et optaktsløb "Danish Classic Rally 1998" med veterankortege ned gennem Danmark med prøver, stiklinger og besynderlige påhit for et internationalt felt i den mere grandiose klasse. Ole Sommer står for dette arrangement, der efter det oplyste, skulle have mange lignelser med Danish Spring Rally 1995.

Kom ikke og sig, at det ikke er sjovt at være dansker. I hvert fald ikke hvis man interesserer sig for gamle biler. Eller sagt på en anden måde: Nu er du advaret.

Gorm Bang Olsen



Årsberetning fra Peugeot Sektionen 1997

1997 var det første år med en Peugeot Sektion under Dansk Veteranbil Klub. Som det også er fremgået af indlæggene i Veteran Tidende, har det været et år hvor sektionen har haft flere tilbud, som i skiftende omfang er blevet benyttet. Fra starten af året lagde vi ud med en række løb og arrangementer, dels sektionens egne, dels koordineret deltagelse i de allerede eksisterende træf. Med den erfaringsballast, som vi efterfølgende har fået, vil vi i 1998 være lidt mindre udfarende. Som det også fremgår af køretøjsregisteret fra 1996, er det et begrænset antal Peugeot-ejere, som er medlem af DVK. Når disse medlemmer samtidig er spredt over det meste af landet, vil det naturligvis være vanskeligt at mønstre rigtig mange deltagere.

Selvom vi har været nødsaget til at aflyse enkelte arrangementer, er vi alligevel tilfredse med året som helhed. Det hænger sammen med, at der altid vil være en indkøringsfase for den slags projekter. Samtidig er vi også nødsaget til at erkende, at vi må sætte ambitionerne lidt ned.

I foråret havde sektionen et flot fremmøde i Klampenborg og på Gavnø (se foto). Vores to klubaftener var mindre besøgt, og turen til Center Mobilium måtte vi aflyse på grund af manglende deltagelse. Vores helt eget Peugeot løb i august var tæt på at lide samme skæbne. På trods af kun 6 tilmeldinger, valgte vi alligevel at afholde løbet. Så meget desto mere ærgerligt var det, at vi kun blev 3½ ekvipage. Klubaften hos Søren Lund var - til trods for det faglige islæt - og til trods for flere tilkendegivelser om deltagelse - kun med deltagelse af 4 ekvipager samt alle Søren.

Som det vil være enkelte bekendt, findes der udover Peugeot Sektionen også en helt selvstændig Peugeot Classic Klub. Man skulle ikke tro det er nødvendigt med flere organisationer til så få biler,



men ikke desto mindre er der en række ejere af de nyere klassikere, 204, 304 og 404, som ikke er medlem af DVK. For at kunne komme i kontakt med flest mulige, er vi en kreds som tog dette initiativ. Som med en række andre mærkeklubber, er det vort håb, at alle Peugeot-ejere - også dem fra DVK - melder sig ind i Peugeot Classic klubben.

Som en del af infosamfundet, etablerede sektionen i april en hjemmeside på internet. I skrivende stund er besøgstallet oppe på knap 2.000, hvilket vi er meget tilfredse med. Hjemmesiden indeholder aktuelle informationer, samt mere faste indslag om Peugeot biler i Danmark, hensigtserklæringer og en række links til andre interessante hjemmesider. Vores hjemmeside hedder <http://home3.inet.tele.dk/a-hansen/pcdk> og vores mail adresse a-hansen@post3.tele.dk. Hjemmesiden kan også findes via de traditionelle søgemaskiner: jubii, yahoo og altavista.

En hel central del af sektionens formål er at registrere den danske Peugeot Classic vognpark. Dette forsøger vi efter bedste evne, dels fører vi registre over organiserede køretøjer, dels føres registre over køretøjer, som vi har kendskab til. Endvidere føres logbog over vores aktiviteter og forespørgsler fra medlemmer, samt registre over køretøjer til salg, samt reservedelsleverandører.

I løbet af året har vi modtaget en række forespørgsler vedrørende reservedele og andre tekniske

spørgsmål. Der har både været kontakter via internet og via de mere normale medier: telefon og lignende. Vi har - så vidt muligt - hjulpet alle, eller henvist dem til nogen der vidste mere end os. Vi håber derfor, at de Peugeot-eksperter som vi har, vil bære over med de henvendelser som formidles via sektionen. Af mere specielle henvendelser kan nævnes en mexicaner, som henvendte sig via Internet vedrørende fremskaffelse af dele til 505 omkring Mexico City?! Jeg måtte desværre melde pas, og henviste ham til Peugeots officielle hjemmeside. Vi har jævnlig kontakt med Peugeot Classic klubberne i Sverige, Norge og England, og modtager deres medlemsblade. Endvidere er vi medlem af l'Aventure Peugeot, som er Peugeots officielle veteranorganisation. Afslutningsvis håber vi på at 1998 giver yderligere fremgang til Peugeot Sektionen, men det kan kun ske med jeres hjælp.

Claus Sonne Linnedal

Ford V8 aften

Ford V8 ejere og interesserede inviteres til en hyggeaften d. 10 marts 1998 kl. 19.00 hjemme hos os i Dragør. Medbring gerne fotos, litteratur o. lign. Ring og fortæl os, om I kommer, så giver vi kaffe og kage

*Med venlig hilsen
Birger og Lene Blakø
P. Petersens Allé 41
2791 Dragør. Tlf. 32949397*



MATADOR-BILERNE

Af Leif Gr. Thomsen



Emnet for denne måned er selveste den bil, som Mads Skjern anskaffer sig, da forretningen nu går godt. Og Skjern skal også vise overklassen i Korsbæk, at han har smag, for han vælger et mærke, som er meget forskelligt fra bankdirektørens, han vælger engelsk, og alle ved vi, at det er en Morris, helt nøjagtigt en Morris Ten Six.

I det afsnit, hvor vi ser Ten Sixen for første gang, er året 1932, og her har instruktøren skudt ved siden af, for Morris Ten Six var først disponibel i denne udførelse i 1934. I 1933 kunne man få en Ten Six med egerhjul, men den kom som en særlig exportmodel i 1934 med nymodens pladehjul, så det var en rigtig fin bil, der førte sig frem med diskret konservativ charme, mørkeblåt læder og blåviolet plys i loftet.

Navnet Ten Six kommer af 10 britiske skatte-HK og en 6-cylindret motor.

Når man lukker hjelmen op, ser man noget, der ligner en topven-

tilet motor. Men den er altså sideventilet, og det imponerende topdæksel skjuler såmænd blot tændrørene. Over motoren befinder sig et luftfilter, hvor filterelementet består af hvide, krøllede hestehår. Det lyder imponerende med en 6-cylindret motor, men den er ikke så stor, kun 1378 ccm. Boringen er 57 mm, det samme som Morris Minor på samme tid.

Det er vort medlem Willibald Farbmacher fra Kokkedal, der ejer Matador-Morris'en. Og han er med rette rigtig stolt af denne bil, som vi ikke har set mange af. Faktisk er den ekstremt sjælden, kun lavet i få eksemplarer. Og mange af ejerne har haft svære problemer med at skaffe dele til f.eks. motoren, fordi man under produktionen lavede om på lay-outet flere gange.

Willibald ejede ikke vognen, mens Matador blev drejet, da stod den oppe i Helsingør. Men dog havde Willibald forbindelse med filmholdet, idet man under klipningen fandt ud af, at Chresten

Skjern ikke havde lukket døren ordentligt, dengang han var sammen med broderen ude og kigge på grunde. Lyden var forkert. Derfor kom lydfolkene ud til Willibald i Kokkedal, vognen blev skubbet ud på vejen, folk rundt omkring i nabolaget blev bedt om at standse deres plæneklippere, hvorefter man smækkede med døren til glæde for mikrofonen. For en sikkerheds skyld 2 gange.

Når vi ser Ten Sixen i Matador, kan vi se, at hornet mellem lygterne sidder forkert. Nu er hornet på plads, nemlig stående på lygtestangen.

Modsat Buster Larsen var Jørgen Buckhøj ikke så glad for sin bil, for der var problemer med de hydrauliske bremses. Bilen havde ikke været registreret længe. Faktisk har den ene forskærm stadig et hak efter et møde med et af filmstudiets cykelstativer.

Og hvor kommer Ten Sixen fra, hvor har den været? Den første tid har vognen tilbragt som tjeneste-



Den praktiske bagagebærer og reservehjeltes stilling muliggør anbringelse af en stor kuffert Bemærk den brudte række af gæller i motorhjelmen.

vogn for en landsretsdommer Lukas, derefter kommer der en mørk periode i 50'erne, hvorefter John Arentzen køber den hos en autoforhandler på Nørrebro. Over en ejer i Helsingør erhverver Willibald den først i 80'erne.

Sidste år fik Willibald kontakt med en enkefru Jensen inde fra Sølvgade i København. Hun fortalte, at hun og hendes afdøde mand først i 50'erne som deres første bil købte en Morris Ten Six, og de kørte i den til omkring 1957. Allerede dengang var vognen meget sjælden, idet fru Jensen oplyser, at de på deres ture, og de kørte meget, kun har set en tilsvarende vogn en eneste gang, og det var i Jylland. Familien Jensens Morris havde samme farve og indtræk som Willibaldds, men fru Jensen kan ikke afgøre, om vognen er „hendes“. Faktisk kender hun kun vognen fra bagsædet, hvor hun sad og passede børn. Men fo-

tos af familien Jensens Morris, studeret med lup, udviser f.eks. forskellige skærmlygter, og Willibaldds mangler huller bestemte steder, så han har foreløbig slået sig til tåls med, at 50'erne stadig er en mørk epoke.

Willibald og hans kone Jonna hol-

der meget af den sjældne Morris, og den får lov til at bestille noget. Hvis ikke sommerturen går til oprindelseslandet, går turen nedover mod Alperne på stille og rolige veje, hvor man kan hygge sig.

Hvis han da ikke lige er ude og køre en tur med fru Jensen fra Sølvgade.



Den klassiske Morris front. Six-mærket fortæller den uindviiede, at her er der tale om en sekscylindret vogn.



Af Poul Suhr

I de første numre af Veterantidende i det nye år har vi valgt at bringe personprofiler af klubbens tidligere formænd. Sidst var det Erik Vagn Jensen, der var den første formand efter klubbens stifter O.T.Neel, efter Erik Vagn Jensen var det Bent Mackeprang, som blev portrætteret i januar-nummeret 1997, og nu er turen så kommet til Svend Dråby.

Når vi taler om DVK kan vi ikke undgå at støde på Svend Dråbys navn, idet han om nogen har været med til at præge udviklingen indenfor klubben og for hele veteranbilinteressen. Men hvem er Svend Dråby, ja det bad jeg ham om at fortælle ved en hyggelig samtale for nylig, og her er resultatet af samtalen:

Hvem er du så Svend?

Ja, jeg er født i Middelfart på Fyn i 1937, hvor min far var bager, men i 1940 opgav han bageriet og flyttede til København, hvor mine forældre købte og drev udlejningsejendomme. Jeg havde således mine første drengeår i København under anden verdenskrig. Vi boede i Jernbanegade, tæt ved Rådhuspladsen, Dagmarhus og Cirkusbygningen, men det var også tæt på hovedbrandstationen,

Svend Dråby
Vanløse, født 1937.
Aktivt medlem af DVK siden 1969, formand fra 1973 til 1985.



hvor vi kunne følge med i udrykningerne. Specielt sporvognene interesserede mig meget dengang, jeg kunne alle linjernes numre. Denne interesse har jeg bevaret og er i dag medlem af Sporvejshistorisk Selskab.

I 1947 døde min far og familien, der bestod af min mor, mig og to mindre brødre, flyttede tilbage til Middelfart, hvor min mor, der var sygeplejerske, fik ansættelse på Statshospitalet.

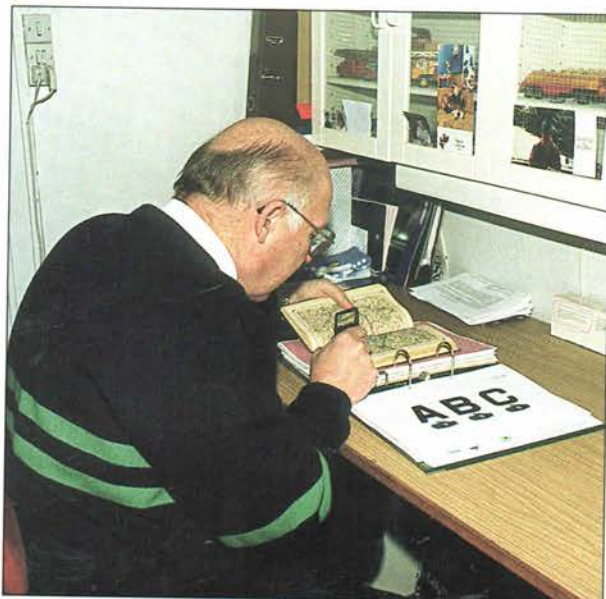
Efter skoletiden kom jeg i 1952 i lære som saddelmager/møbelpolstrer. I læretiden havde jeg fritidsjob på en tankstation med serviceværksted, og her blev min bilinteresse vagt. På det tidspunkt var der en godsejer ved navn Horsens

der ejede øen Fænø i Lillebælt, og tankstationen havde til opgave at køre godsejerens bil til og fra færgen når den havde været til service, og jeg var ikke sen til at udnytte chancen for at prøve at køre hans Chevrolet fra 1954.

Efter læretiden aftjente jeg min værnepligt ved trænregimentet, hvor jeg fik militærkørekort og blev chauffør for kommandanten, der havde en Humber Hawk fra 1954. Interessen for at køre bil havde nu bidt sig så fast at jeg opgav møbelpolstringen til fordel for chaufførarbejdet. Umiddelbart efter hjemsendelsen fik jeg job som chauffør på Grønland, hvor jeg endte med at blive instruktør for de lokale chauffører. I 1959 fik jeg arbejde som tankvognschauffør i olieselskabet ORA, der senere blev til Texaco. Min interesse for system og organisation medførte at jeg fik ansættelse på selskabets kørselskontor. Fusioner og rationaliseringer i oliebranchen medførte i en periode svingende beskæftigelse for mig, men så tog jeg erhvervskørekort og arbejder nu som buschauffør i København.

Hvordan startede din interesse for veteranbiler?

Interessen blev vakt på tankstationen i Middelfart, hvor nutidens



Optaget af arbejdet med de gamle nummerplader



Svend Dråbys Ford V8 1934



Mange gamle biler er gået gennem hænderne på Svend Dråby, som denne køkkenblå Mathis. Foto: Peer Lauritzen.

veteranbiler var brugsbiler. I tiden hos Texaco var jeg i en periode bestyrer af en tankstation i Nivå, hvor der kom en kunde i en Ford B fra 1932, som han ville sælge, den overvejede jeg at købe men det blev ikke til noget.

I 1969 besluttede jeg mig til at melde mig ind i Dansk Veteranbil Klub, det var mens Bent Mackeprang var formand. Her fik jeg gode kontakter og købte min første veteranbil, en Buick 1936, der havde tilhørt Bülow Jacobsen og blev kaldt den „Hvide Elefant“. Siden er det blevet til mange forskellige køretøjer.

Ja, man sagde at du en overgang stillede med en ny gammelbil hvert år til løb og arrangementer.

Det er måske lidt overdrevet, men jeg har haft mange og der er ingen jeg har været specielt ked af, hver gang jeg har handlet synes jeg at jeg har fået noget bedre eller mere spændende. Den bil jeg

har haft længst er nok en Chrysler fra 1924, men den jeg har været mest ked af at komme af med var en Delahaye fra 1939. I dag har vi 3 køretøjer, en Dodge Coupé 1926, en Ford A 1928 og så vores drømmebil en Ford V8 Roadster fra 1934.

Hvornår kom du ind i DVK's bestyrelse?

Efter indmeldelsen i 1969 deltog jeg aktivt i klubmøderne, og da jeg altid har haft svært ved at tie stille blev jeg valgt ind i bestyrelsen i 1972 og blev formand året efter og var det indtil 1985. I den periode skete der meget indenfor veteranbilinteressen, og det lykkedes os at opnå flere gode aftaler med myndighederne. Af de vigtigste kan nævnes: prøvepladeordningen, nedsættelse af vægtafgift og forbedrede importregler.

Iøvrigt var jeg i 1974, sammen med Arne Gravesen fra Veteranmotorcykel klubben og Erik Jepsen fra Københavns Ford A

Klub, initiativtager til dannelsen af Motorhistorisk Samråd (MS). Dengang var der kun fem veteran-køretøjsklubber i landet og meningen var at MS skulle være fælles talerør for de fem klubber overfor myndighederne, og det var DVK der førte ordet. Det kan derfor glæde mig at MS har udviklet sig til det det er i dag.

Du var også med til at starte Veteran Tidende.

Ja, det skete fordi annoncemængden var stigende og tog for megen plads i Bilhistorisk Tidsskrift, og medlemmerne var lidt kede af at der var for længe mellem annonceringerne. Derfor tog Fritz Knudsen og jeg initiativ til at starte Veteran Tidende.

Indtil 1990 var klubbens adresse formandens adresse, så der var livlig aktivitet i det lille hjem dengang. Medlemsadresserne blev trykt på en gammel Adressograph, der var installeret hjemme hos Ole Emil Riisager, men forsendelser-





Svend Dråby med mikrofon er speaker mens Susse Wold sender deltagerne afsted fra Århus ved BP's rally i 1972. Foto: Peer Lauritzen.

ne blev pakket hjemme på vores køkkenbord og der blev slikket frimærker til den store guldmedalje, min kone Lizzy kørte til sidst det hele på posthuset i barnevognen. Det var tider, men da vi kom op på 1500 medlemmer blev det for meget og pakkeaftenerne på Nivågård blev etableret.

Men du har stadig dine mærkesager.

Du mener det med de gamle nummerplader, ja, det har altid optaget mig meget. Det hele startede i 1972, men myndighederne var hverken til at hugge eller stikke i. Men så en dag dukkede „Viggo Betjent“ fra Politihistorisk Selskab op ved et arrangement på sin gamle Nimbus, indregistreret med sort „vantenummerplade“, og det gav stødet til den udvikling der har ført til det nu opnåede gode resultat. Jeg er godt tilfreds med resultatet og meget glad for at være blevet tilknyttet bestyrelsen i Motorhistorisk Samråd som konsulent i nummerpladespørgsmål.

Hvad er Sokkelund Herreds Køreselskab?

Ja det var jeg med til at starte for at kunne opfylde et behov for køretøjer til byfester og lign., men interessen for den slags er i dag meget ringe og selskabet er nu hvilende, men jeg vil gerne efterlyse nogen som kunne have lyst til at tage sig af det i fremtiden.

Så har jeg hørt at du er begyndt at samle på frimærker.

Det er også rigtigt, men det er ik-



ke almindelige frimærker, de skal have motiver med motorkøretøjer og jeg er ved at forberede en artikel om emnet.

Det lyder interessant så du keder dig ikke?

Nej, men jeg har også tid til at nyde livet sammen med familien, nu er jeg jo også blevet morfar, og om sommeren deltager vi stadig i veteranbil-arrangementer eller nyder ophold i vores sommerhus på Falster.

Det var så hvad Svend fortalte mig, men derudover kan jeg tilføje, at det lykkedes ham at gøre klubben mere bred og folkelig i hans formandsperiode. De fornemme tilbøjeligheder blev lagt til side således at klubben kunne samles om det væsentlige, nemlig vore gamle køretøjer. Og så var han med til at gøre Dansk Veteranbil Klub og veteranbilinteressen mere synlig ved sin deltagelse i fjernsynets Kvit eller Dobbelt udsendelse for nogle år siden.

MÅNEDENS KØRETØJ

NSU Wankel Spider



Af Jens Høstrup

Min vej til at blive ejer af: NSU Wankel Spider

I 1956 købte jeg mit første NSU køretøj,
nemlig en NSU Quickly knallert
og dette blev starten på min interesse for NSU køretøjerne.





Foto: Thomas Hebsgaard

Jeg var, efter at have erhvervet mit førerbevis i 1958, med til at hente flere Prinz'er hos importøren Fred. Rasmussen i Odense. Motor-depotet i Århus som forhandlede Prinz'er samlede ganske simpelt NSU køreere i 2-3 biler og så gik turen til Fyn og derefter i én lang kortegte retur til Århus. Det skal dog nævnes at vi gjorde holdt på hjemvejen hvor Motor-depotet var vært ved en bedre middag ved en pølsevogn. Men dette at få æren af at køre

disse prægtige biler var for os betaling nok.

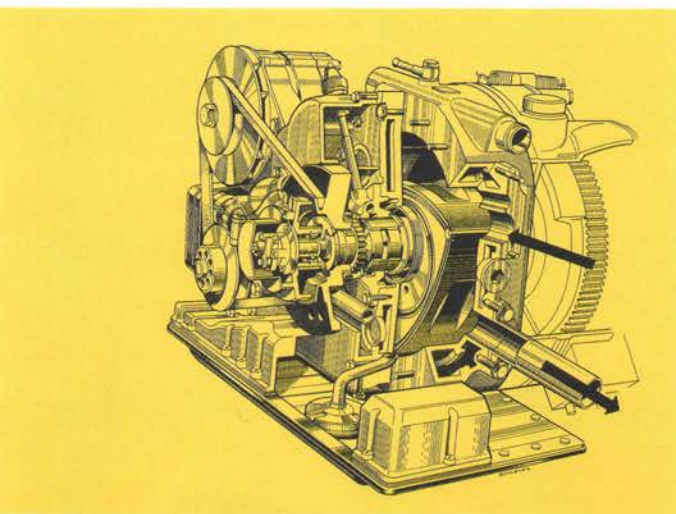
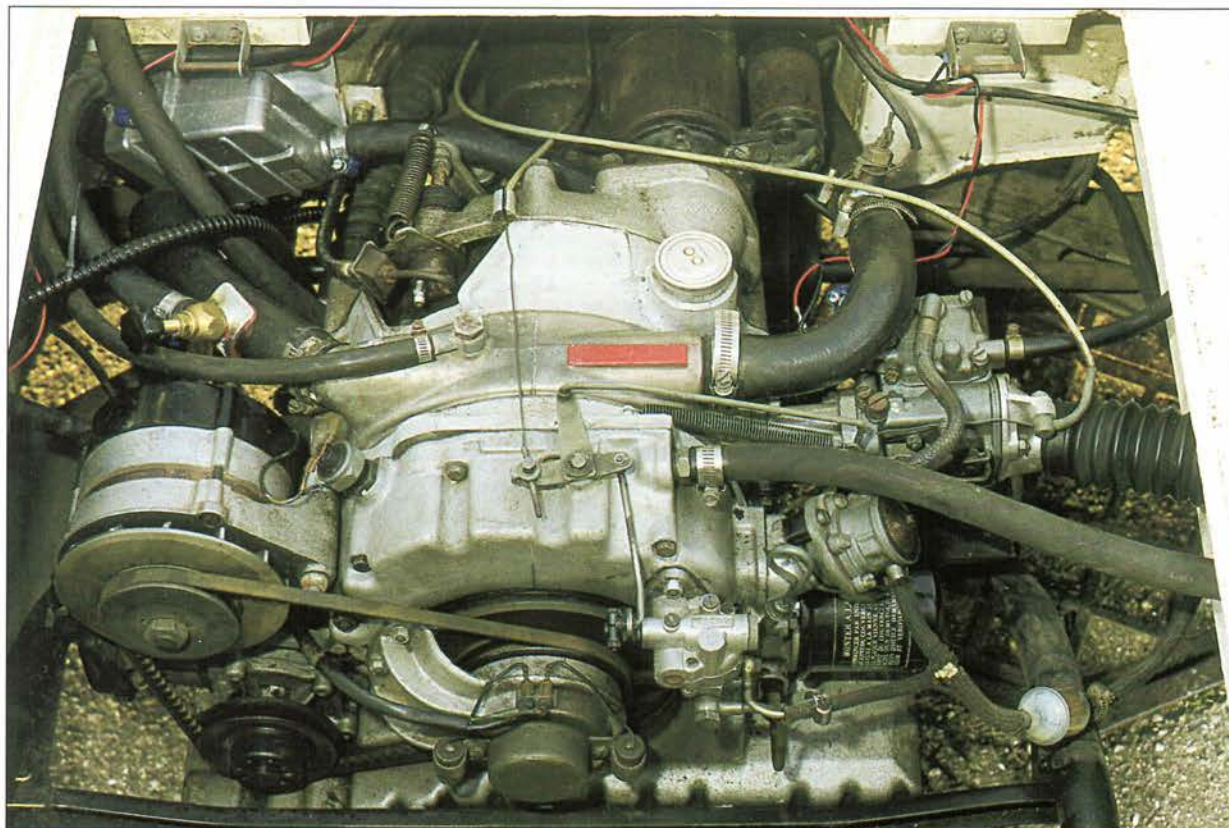
Min første NSU bil var en Prinz II med sports gearkasse, hvilket blot indebar at den ikke var synkroniseret. Derefter over et par Prinz 4'er, 1 Sports Prinz, 1 Prinz 1000 & frem til 1965 hvor jeg på grund af pladmangel måtte skifte bilmærke til en VW Bus.

Min interesse for NSU genopstod i 1994, hvor jeg købte og restaurerede en NSU motorcykel og min samling af NSU køretøjer vokser

stille og roligt. Jeg har senest erhvervet mig 1 stk. NSU Wankel Spider, som jeg vil forsøge at beskrive.

Ved gennemgang af veteranbilannoncer i Den Blå Avis ser jeg den annonceret til salg. Vel vidende at en sådan Wankel bil havde en meget broget omtale, hvad motor holdbarhed angik og efter mange advarsler fra mange NSU-kyndige besluttede jeg mig for at kontakte sælgeren. Her blev jeg præsenteret for et meget velholdt







og smukt køretøj. Sælgeren kunne oplyse at bilen var fra 1965 og havde kun én ejer og et speedometer som viste 63.000 km. Den var 100% original og var med original lak, dog lidt rust på kofangere. Vi blev enige, selv om det holdt hårdt, og sælgeren kunne supplere med at fortælle at bilen havde været udlånt de seneste år til Bilmuseet i Billund.

Bilen blev nu læsset på autotraileren og turen gik hjemad. Ved

opstart af motoren, påfyldt ny olie og nyt vand, opstod problemet at vandet på køleren blandede sig i motorolien. Nu var gode råd dyre. Jeg havde viden om at såfremt motoren skulle adskilles kunne jeg få specialindhjælp på Sjælland og hos Ro-Tech i Tyskland, hvilket ville være en bekostelig affære, men i nøden er det jo rart at have nogle gode venner i NSU Klub Danmark, og her var en RO80 kører som tilbød at hjælpe.

Han adskilte motoren og konstaterede at et olierør i et vandkammer var gennemtæret. Et nyt blev fremstillet og presset i, motoren samlet og ilagt. Spændingen var stor da vi drejede nøglen om. Motoren sprang igang efter at have stået stille i 10 år. Jeg ser nu hen til foråret hvor bilen skal præsenteres for Statens Bilinspektion for godkendelse.



England, Sverige, Norge og Finland led nederlag ved FIVA's årsmøde i oktober 1997 i deres forsøg på at få ændret FIVA's stemmeregler, således at 4 store FIVA lande ville være i stand til at opnå en stemmemajoritet blandt FIVA's ialt ca. 30 medlemslande.

Det kan man jo ikke ligefrem kalde for en ægte demokratisk holdning.

I november mødtes de 4 lande i Oslo med den hensigt at danne en alternativ organisation til FIVA. De besluttede således at danne en sekundær organisation:
„The International Historic Vehicle Organisation“

Indtil videre er det kun England, som pr. 14.01.1998 officielt har meddelt sin tilslutning.

De øvrige lande har endnu ikke formelt meddelt deres udmeldelse af FIVA. Ligesom FIVA ikke er bekendt med at andre lande skulle være interesseret i at tilslut-

te sig denne separatistiske organisation.

Da England indtil nu har stået for ansvaret for FIVA's Kommission for Europæiske Forhold, har den hidtidige formand Michael Banfield, på unfair vis berøvet FIVA dets nuværende EU lobbyist, englænderen Reg Dawson.

FIVA's bestyrelse mødes primo februar for at løse den nuværende situationen, herunder tilknytning af en ny lobbyist. Reg Dawson pønsede allerede for et par år siden på pensionering, så FIVA skulle alligevel have søgt hans efterfølger.

Med 27 tilbageværende medlemslande vil FIVA stadig være den eneste rigtigt internationale organisation for historiske køretøjer. Dertil har FIVA allerede kontakt til relevante nye medlemmer i udtrædende lande. Ligesom der er mindst 4 nye lande, som vil søge optagelse ved næste årsmøde.

FIVA's aktiviteter omfatter som det vigtigste:

- lobbyvirksomheden i Bruxelles derudover omfatter FIVA's aktiviteter:

- løbskalender med internationale løb i FIVA regi
- administration af central database over biler med såkaldt FIVA identitetskort (FIVA pas)
- originalitets klassifikation
- særlig kommission for tohjulede køretøjer
- særlig kommission for kommercielle og militære nyttekøretøjer
- historisk registrering af bl.a. vigtige motorhistoriske begivenheder
- juridisk kommission

Disse aktiviteter vil naturligvis blive videreført.

Det er naturligvis et stort tab for den internationale historiske køretøjs bevægelse, at 4 fremtrædende lande forlader FIVA. Det manglende sammenhold kan således få vidtrækkende uheldige konsekvenser netop i disse år, hvor miljø diskuteres kraftigere og kraftigere på bl.a. årlige internationale konferencer a la mødet i Kyoto i 1997.

Claude Teisen-Simony



" Nu har du spist hvidløg for sidste gang!"

En dansk-norsk Renault

I en årrække var det københavnske bilfirma H.C. Christiansen dansk repræsentant for Renault. På et panoramafotografi af firmaets store værkstedsområde på Østerbro, i gaflen mellem Strandboulevarden og jernbanen, ses flere biler, men mest iøjnefaldende en meget stor Renault. Denne vogn har sensationelt overlevet til denne dag og befinder sig i Norge, hvor den har været næsten hele sin tid. Den følgende artikel grunder sig på flere års livlig brevveksling med Bjørn Gunnar Normann og især på den artikel om vognen, han selv har skrevet til vor norske søsterklubs tidskrift.

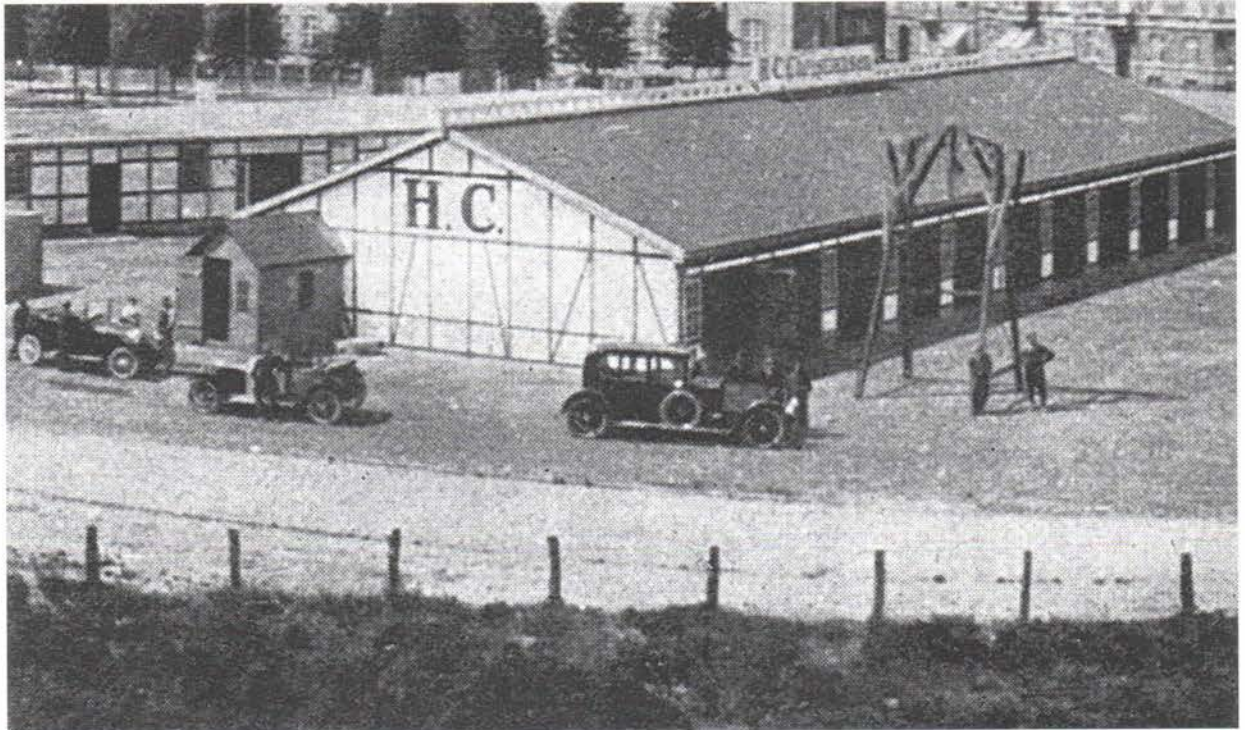
Renault Type E.S. 40 CV, stelnummer 45508, motornummer 152, udgik som chassis fra fabrikken i Billancourt 9. juni 1914. Det var Renaults på det tidspunkt største model, akselafstanden var læn-

gere end på den største Rolls-Royce Silver Ghost. 6 cylindre i to blokke, 7.5 liter. Der blev fremstillet 44 eksemplarer af modellen, det bevarede er nummer 32 af dem. Hvem de andre blev leveret til vides ikke, og der kendes ikke andre bevarede. Der var ganske langt ned til Renault næststørste - og endda store - model, E.E. med en motor på 5.1 liter.

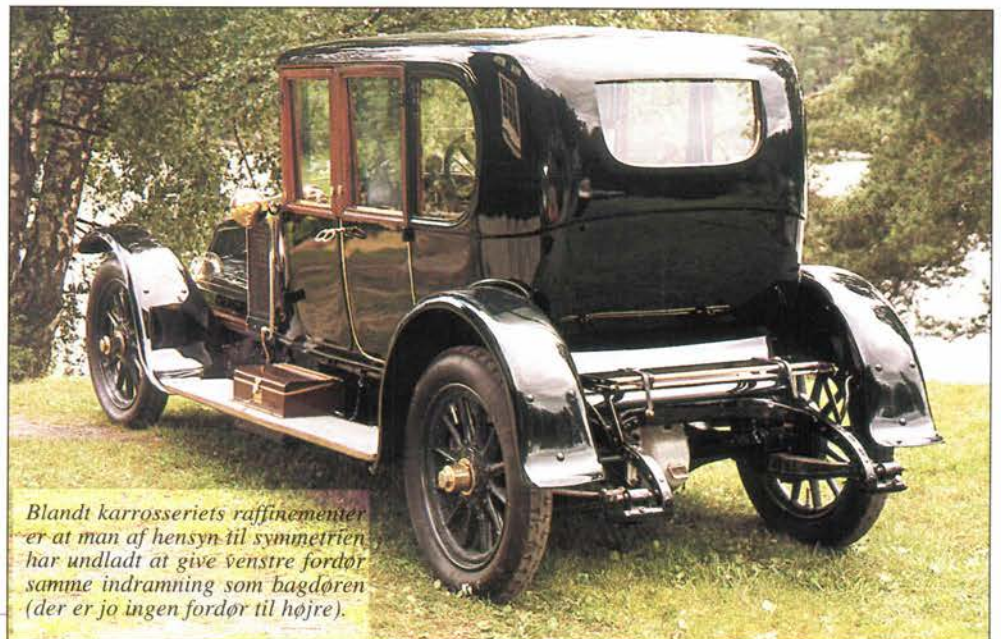
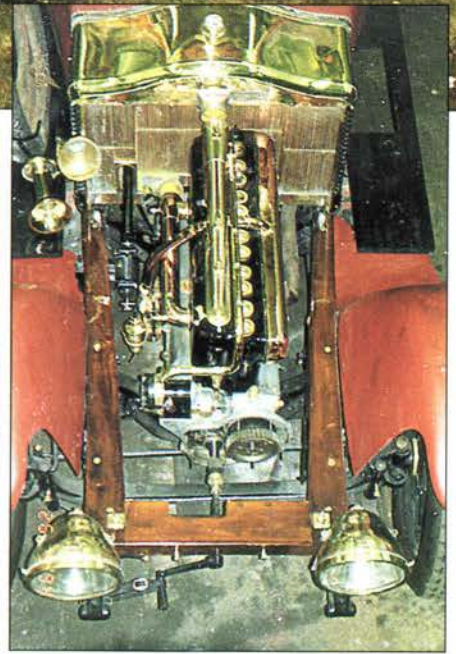
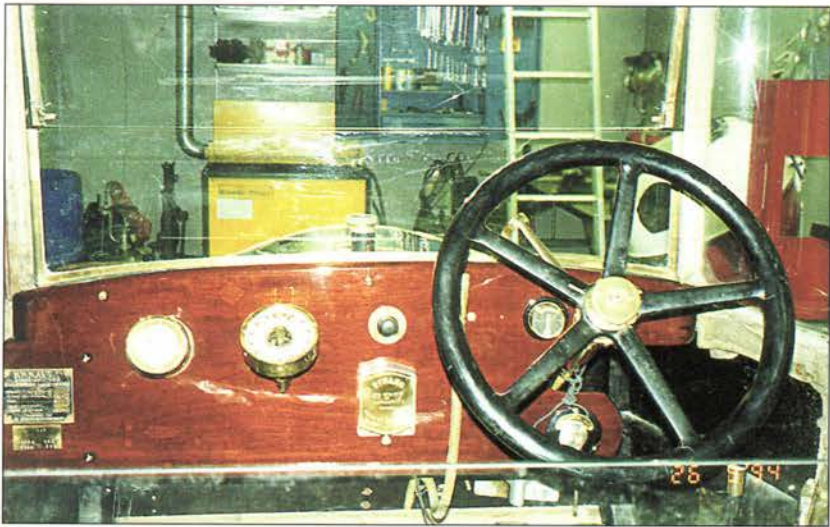
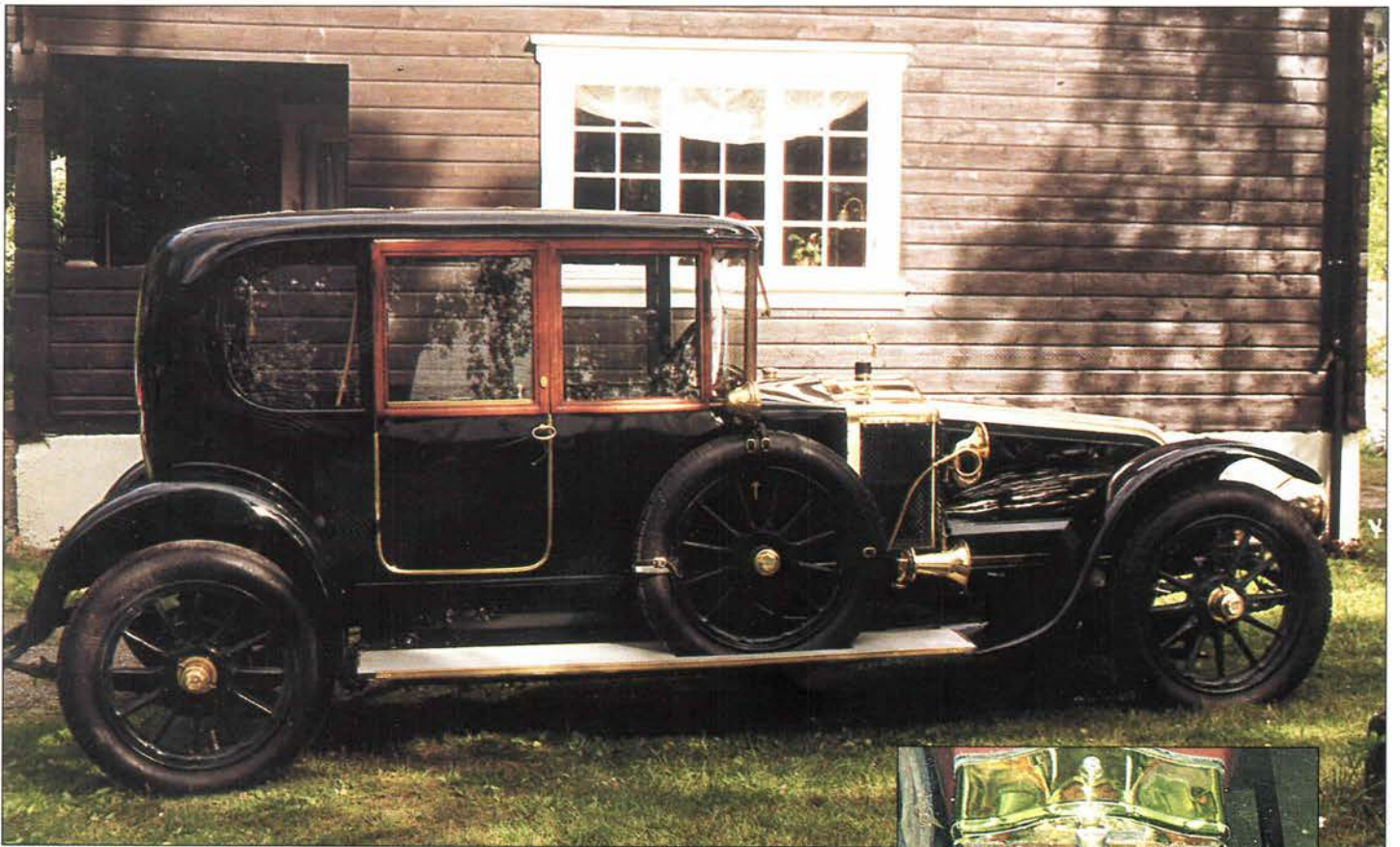
Chassiset alene kostede 23.500 francs. Det blev sendt til Renault Great Britain i London, specielt „Licensed for Great Britain and the Colonies“ og fik karrosseri, eller karrosserier, hos den engelske afdeling af den franske karetmager Million Guiet, som havde værksted i Cricklewood og udstilling i 48 Old Bond Street. Alt i alt har vognen kostet cirka 25 gange en skandinavisk arbejders årsløn. Når vi skriver karrosserier i flertal er det fordi der fandtes både et åbent sommerkarrosseri og den

tredørs limousine som er bevaret. Chassiset ankom ganske tæt på Første Verdenskrigs begyndelse, og den har åbenbart forstyrret planerne med det, for fremstillingen af karrosseri/karrosserier blev tilsyneladende først begyndt i slutningen af 1915 og afsluttet hen mod sommeren 1916. Det kan dog tænkes at vognen først har kørt med det åbne karrosseri som så er blevet suppleret med det lukkede. Mange karrosseridele er mærket med nummeret 1001 og engelske ord, left, right, upper, og i træværket under bagsædet er sirligt skrevet firmaets benævnelse af karrosseritypen: Limousine Drab. Drab for indtrækkets beige farve. Det har været ret usædvanligt dengang at chaufføren fik lov at sidde inden døre, lige så godt beskyttet mod vejr og vind som herskabet. Om der har nået at være en engelsk ejer har ikke kunnet opklares, men det ser ud til at H.C. Chri-

>>>



Billedet er en ekstrem forstørrelse af et udsnit af det nævnte panoramafotografi. Renault'en er så karakteristisk at der ingen tvivl er om at det er den der er på billedet. Det er trykt i en 25 års jubilæums beretning fra firmaet H.C. Christiansen og i den dateret til 1915. Årstallet kan af flere grunde ikke være rigtigt, blandt andet ser de to biler til venstre ud til at være efterkrigsmodeller.-



Blandt karrosseriets raffinementer er at man af hensyn til symmetrien har undladt at give venstre fordør samme indramning som bagdøren (der er jo ingen fordør til højre).

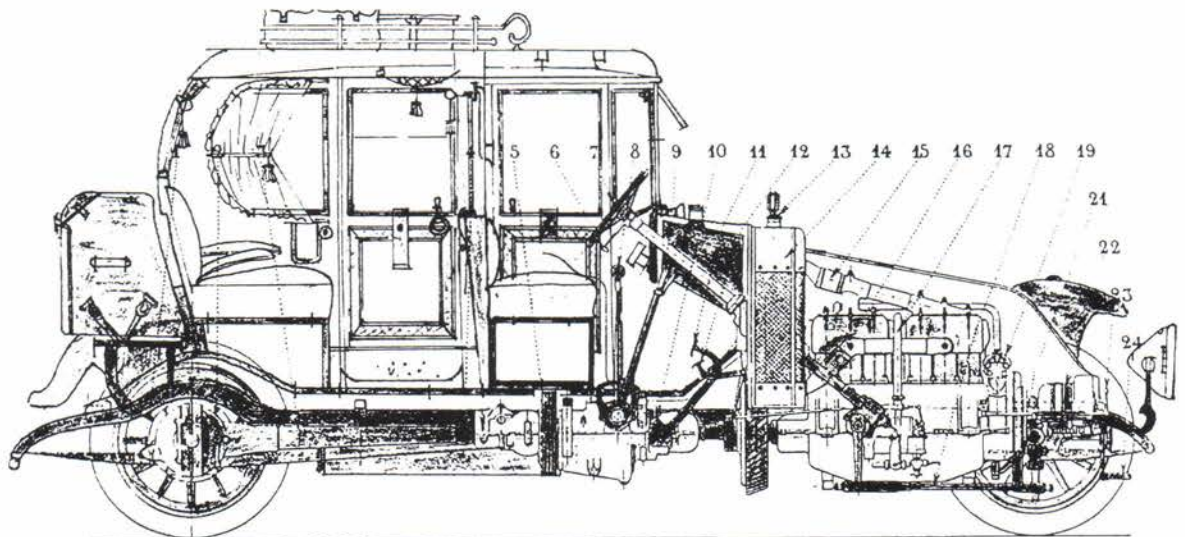
stiansen hentede Renault'en til Danmark i 1916. Som man vil erindre fra artikelserien i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 100 til 102 om Rolls-Royce Silver Ghost var Christiansen en del år dansk repræsentant for RR (foruden for bl.a. Daimler og Delaunay-Belleville, hans egen bilfabrikation var forlængst ophørt) og det var ikke noget særsyn at han indførte brugte RR fra England. Bilens norske restaurator og historiker, Bjørn Gunnar Normann, mener at Christiansen egentlig havde tiltænkt sig selv den imponerende Renault. I bilen er fundet to adressesedler fra en madrasfabrik, der må have leveret sæderne, på den ene står datoen 20. maj 1916 og på begge Messrs. Million Guiet. Forvirren-

de er der i forreste højre døråbning et skilt hvor der står Karosseri H.C. Christiansen, som kunne forlede til at tro at karrosseriet var bygget hos ham, men der er ingen tegn på at firmaet i København nogensinde selv har fremstillet hele karrosserier. Derimod synes vognen at have fået repareret en alvorlig skade i København, for i en del af træværket står H og V for højre og venstre, og et sted står der Dør.

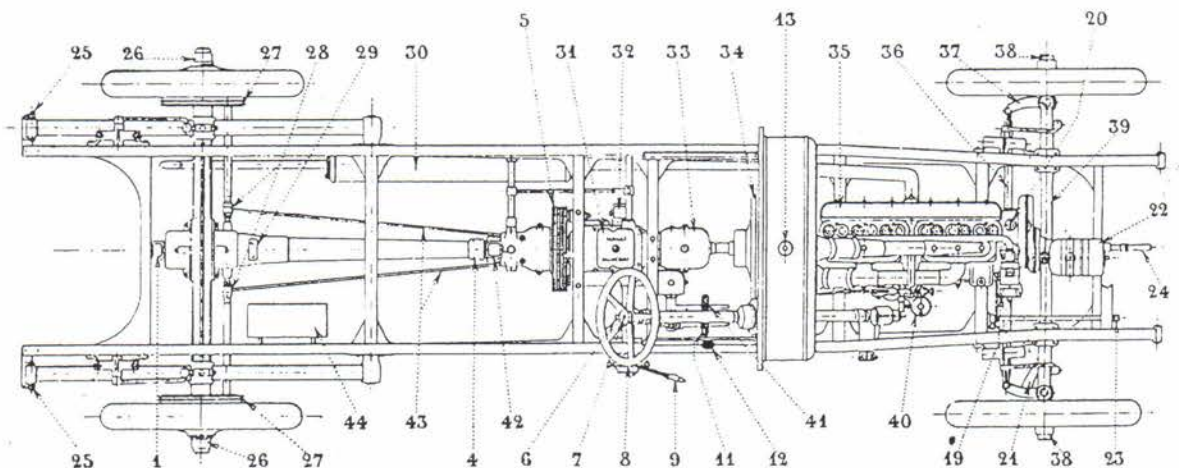
Imidlertid udnævntes i 1919 den ugifte karrierediplomat, cand. jur. og kammerjunker Johan Christian Westergård Kruse til dansk minister og gesandt i Kristiania (Oslo). 12. november det år afleverede han sine akkreditiver til Kong Håkon. Kort efter erhverve-

des til bolig for ham pragtejendommen Olav Kyrresgaten 7 ved Frognerkilen - stadig den danske ambassades adresse i Oslo, men nu i en mindre agtværdig bygning. Det blev Kruses domicil de næste 9 år, indtil han forflyttedes til Rom, hvor han var til 1939.

Kruse købte den store Renault i København enten i 1919 eller ved årsskiftet 1921/22, der er ting der tyder både på det ene og det andet. Det har været hans personlige ejendom, ikke en tjenestevogn. Med fri bolig og kost og en årsløn på op mod 15 gange hvad en arbejder tjente har det ikke været noget økonomisk problem for ham at anskaffe denne prangende, omend allerede da lidt gammeldags bil. Det norske toldvæ-



1917 B. G. NORMANN





sen fortoldede den efter en værdi af 30.000 kroner. Toldpladen i messing sidder stadig sømmet til instrumentbrættet.

Først havde Kruse på grund af vognens bredde kun tilladelse til kørsel indenfor Kristianias bygrænse, senere blev det udstrakt til Akershus amt - under alle omstændigheder har vognen næppe tilbagelagt ret mange kilometer. Hvem der har trillet i den mellem 1916 og 1919 eller 1922 kunne det være interessant at få opklaret. Det kan tænkes at den, måske på grund af krigens kørselsrestriktioner, har stået usolgt hos H.C. Christiansen, eller at den har været udlejet til lejlighedsvis luksus-kørsel.

Kruse beholdt vognen til han forlod tjenesten i Norge i marts 1928 og dens nytteværdi var da så ringe - uhåndterlig, uden selvstarter, med et enormt benzinformbrug osv. - at køberen, AS Bilarmatur, kun slap 5-600 kroner for den.

Kort efter beslutter Peder Johnsen i Drammen sig til at anskaffe bil. Uheldigvis for ham tager han til Oslo og forvilder sig ind til AS Bilarmatur, hvor han lader sig besnære til at betale 1.000 kroner for Renault'en, omend stadig med to karrosserier. Den indregistreres i hans søns, tømrer og købmand Armand Johnsens navn. Han udtaler senere, belært af bitre erfaringer, at prisen var 4-500 kroner for meget. Ydermere takserede myndighederne den stadig til en værdi af 6.000 kroner, så han måtte betale en årlig luksusskat på 160 kroner. Efter et par år får han nedsat værdien til 1.000 kroner og dermed afgiften til 20. Når Armand Johnsen ikke var optaget af at forfatte klageskrivelser til skattevæsen, politi eller finansministerium, forsøgte han at få vognen afhændet. Den blev annonceret til salg for 500 kroner, men ingen bed på. Så da familien Johnsen i 1930 flyttede fra Drammen til Gokstad i Sande Herred tog den bilen med. Den havde i forvejen ikke kørt ret meget i den og et par år op i trediverne opgives den stort

set. I 1937 afleveres nummerpladerne efter en sidste lille tur med vognen. Men den blev stående i vognskuret.

Tyve år senere var veteranbilinteressen vågnet i Skandinavien og norske entusiaster begyndte at aflægge Armand Johnsen visitter. Men nu øjnede Johnsen chancen for at få godtgjort nogle af de mange penge han havde brugt på benzin og andet, og da det i 1962 lykkedes Arne Bjone af afslutte en handel, måtte han slippe 5.000 kroner. En lastbil blev rekvireret til at hale den store Renault løs af vognskurets jordgulv.

Helt komplet var den ikke mere. For det første synes det åbne karrosseri ikke at eksistere mere. Et familiemedlem udvandrede til Amerika med rejsegodset i Renault'ens kuffert, en anden havde haft brug for benzintanken til sin båd, men i det store hele var vognen der og de manglende dele har kunnet rekonstrueres.

Familien Bjone beholdt vognen i 30 år, selv om mange ymte interesse for at overtage dem. Bjørn Gunnar Normann blev den der løb af med den. Han havde i 1969, som 14-årig, set den første gang hos Bjone. 24 år efter kunne han med en kranbil hjemføre vidunderet.

I 1997 skiftede vognen igen ejer - nu tilhører den Lasse Åes, fremstående norsk veteranbilmand og redaktør af klubtidsskriftet. Vi skal ikke gøre os kloge på hvorfor Normann skilte sig af med vognen, i betragtning af det kæmpe arbejde han inden da havde lagt i restaureringen, kun nyt indtræk manglede, og ikke mindst i en utrolig ihærdig forskning i Renault'ens historie. Det skal nævnes at han syntes det kunne være passende at den kom „tilbage“ til Danmark, men det forbød prisen. I det mindste kan man glæde sig over at den så stadig er i Norge og ikke endte ude i den farefulde internationale, kommercielle veteranbilverden.

The Veteran Car Club of Great Britains Dating Committee har

med et Certificate of Date af 14. april 1997 verificeret Renault'ens autenticitet og datering.

Specifikationer er: 6 cylindre i to blokke, boring 100 mm, slaglængde 160 mm, volumen 7.5 liter, sideventilet, magnettænding, 40 hk ved 1.500 omdrejninger. 4 gear frem, det 4. direkte. Konuskobling med svinelædersbelægning. Akselafstand 375 cm, chassislængde 518 cm, bredde 181 cm. Dækdimension 935x135, aftagelige træegerhjul. 12 volt CAV dynamo men ingen selvstarter. BRC lygter. Chassisvægt 1.450 kg, totalvægt 2150 kg.

Chassiset var nok det største, Renault nogensinde fremstillede, men det skal nævnes at både før og efter type E.S. (som senere hed H.D.) anvendte Renault motorer på over 9 liter, således i de 45 CV modeller der lanceredes 1921.

Om Kruse er at fortælle at han 1939 til 46 var dansk ambassadør i Stockholm, og det er en historie for sig. I en alder af 65 år blev han i 1945 gift med den 23 år yngre Grete, født Blomsterberg og datter af en slagtermester i Helsingør - og på det tidspunkt skilt fra italieneren Fortunio Parodi, markis af Belsito. Kruse dør i 1964 i en alder af 84 år. Når vi nævner disse data er det for at sætte i perspektiv at han var en af de betydeligste økonomiske bagmænd for ingeniør Mathiesens og andres forsøg i 1950-51 på at få en fabrikation i gang af både en dansk bil og en scooter. Om det kan man læse i Bilhistorisk Tidsskrift 59/1979 og ikke mindst 120/1995.

EMIL



Hvornår sættevognen blev udviklet lader sig næppe tidsfæste. Ingen tvivl om at det er sket i udlandet, formentlig i USA. Horsens Flyttetransports sættevogn er fotograferet i 1930. Normalt kobles en sættevogn til den trækkende lastbil via en drejeskammel. Det afbildede køretøj er faktisk bedre udnyttet, uden sættevogn havde man en lastbil med lad til almindelig varetransport. I en vognmandsforretning med blandet kørsel var flytning kun en blandt mange opgaver.

Arrangementet med at koble sættevognen direkte på lastbilladet bruges stadig - og mest i USA - til at trække en campingsættevogn med en pickup.

En Chevrolet 1930 lastbil kunne fås i én udgave. Valgmuligheder mellem forskellige motorydelser, akselafstande, hjulmonteringer etc. eksisterede ikke. Motoren var den velkendte 6-cylindrede, der blev introduceret i 1929-modellen, og med ændringer og forøgelse af effekt var i produktion til først i 1950'erne. I øvrigt kørte Chevrolet i 1930'erne med samme motor i både person- og lastbiler.

Flyttesættevognen er „hjemmelavet“, bagakslen er fra en Ford TT. Koblingen til Chevrolet lastbilen er formentlig fremstillet ved i lastbilladet at nedfælde en stålplade med et centerhul. En rund stålplade har været fastgjort i sættevognsbunden, en ståltag, måske på 25 mm, har fanget hullet i ladbunden. Sikringen har været en møtrik eller split. Bremserne i TT bagtøjet har næppe været i funktion, skulle de det, måtte det ske med snoretræk fra førerhuset, og den konstruktion kan jeg ikke forestille mig. Så køretøjets standsning er sket alene med Chevrolet'ens mekaniske firehjulsbremser.

Chevrolet'en har på torpedoen angivet egenvægt, lasteevne, antal personer i førerhuset - og højeste hastighed, og den var 25 km/t for lastbiler i 1930. En Chevrolet årgang 1930 lastede omkring 2 tons, den noget ældre TT lastede knap 1,5 tons. I alt har de to aksler, forvognens bagaksel og sættevognens, kunne belastes med 3,5 tons, trækkes flyttekassens egenvægt fra, har man haft mulighed for at laste ca. 3 tons bohav. Kassens længde har været ca. 5 meter, bredde og højde ca. 2 meter.

Tilsyneladende har sættevognens bærende element ikke været stålprofiler som ved senere udgaver. Ved at indbygge en såkaldt skivevirkning i sidernes rammekonstruktion og sammenholde bunden til siderne med påboltede vinkelbeslag, har man sikret, at de tre tons godsvægt ikke nedbøjede bunden. Sættevognen er således udelukkende en trækonstruktion.

I 1932 opgav Chr. Mortensen sættevognskørselen, købte en Ford BB med en DAPA påhængsvogn, og flyttekassen fra sættevognen blev brugt på DAPA'en. Jeg erindringer at DAPA'en under krigen blev ombygget til hesteforspand med tre heste! Arrangeret således at den midterste hest gik mellem to stænger som ved en enspænder, de to andre heste gik udenpå stængerne.

Når sættevognen ikke var i brug, er den formentlig løftet af Chevrolet'en med en talje fastgjort i loftet i en høj garage - i 1930 brugte vognmænd ikke Vorherres vognport ved parkering efter fyraften.

P. E. Hansen



Tilskud til løbsarrangementer

Løbssæsonen står for døren og forhåbentlig har mange også i år lyst til arrangere løb så vi kan komme ud og få rørt vore herlige køretøjer og møde ligesindede. Ifølge vore vedtægter er en af klubbens forpligtelser at yde hjælp og støtte til løbsarrangementer. For at give alle en ensartet betjening har bestyrelsen fastlagt følgende regler for opnåelse af tilskud:

Der skelnes mellem to typer af arrangementer nemlig:

- A. Større arrangementer over flere dage, eventuelt med international deltagelse.
- B. Løbsarrangementer af én dags varighed.

Generelt:

Til begge typer bevilges en rallyplade til hvert af de deltagende

køretøjer samt et pengebeløb til indkøb af præmier.

Tilskud:

Til A-arrangementer bliver der taget beslutning om tilskuddets størrelse i hvert enkelt tilfælde. Der skal i princippet søges om tilskud inden bestyrelsen foretager budgetlægning for det efterfølgende år, idet vi må formode at medlemmer der planlægger store arrangementer ved det i meget god tid.

For B-arrangementer er tilskuddet for tiden fastlagt til kr. 1000.-

Betingelser:

1. Der skal deltage mindst 25 køretøjer.
2. Der skal i løbsindbydelsen præciseres, at løbet er åbent for biler og motorcykler, og at gældende prøvepladeordning respekteres.

3. Der kan annonceres en gang i Veteran Tidende tillige med en tilmeldingskupon. Begge må hver max. fylde en halv A4 side.
4. Efterfølgende forventes en løbsberetning med billeder til brug i Veteran Tidende.

Procedure:

1. Anmodning om støtte sendes skriftligt til sekretariatet i god tid inden løbets afholdelse.
2. Løbsarrangøren vil modtage skriftligt tilsagn om støtte.
3. Bestilling af rallyplader skal ske til sekretariatet senest 1 måned før løbets afholdelse.
4. Præmiecheck vil blive udbetalt når sekretariatet har modtaget godkendt deltagerliste.

Kender du til gamle bilradioer?

Bil Magasinet vil gerne lave en artikel om gamle bilradioer og søger derfor efter personer, der har kendskab til sådanne eller måske ligefrem samler på dem. Månedsmagasinet er særligt interesseret i specielle gamle bilradioer som dokumenterer, at megen af den moderne teknik i virkeligheden blot er genopfindelser. Men alle gamle bilradioer og ikke mindst gamle brochurer og reklamer for dem har interesse. Hvis du har kendskab til eller måske ligefrem har en samling af gamle bilradioer, så henvend dig til testredaktør Mikkel Thomsager på Bil Magasinet på tlf. 70220255, eller skriv til adressen Bil Magasinet, att.: Mikkel Thomsager, Aldersrogade 8, 2100 København Ø.



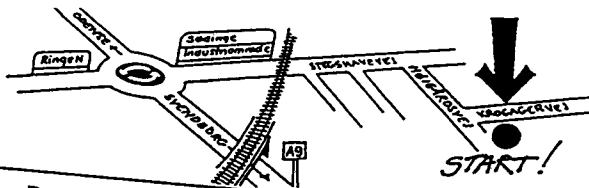
Fra idé til færdig tryksag

Ole Callesen - Skovhusevej 7, Aller - 6070 Christiansfeld - Tlf. 74 56 16 11



ARRANGEMENTER

FIONIA LØB



Dagsplan	Lørdag 9 Maj 1998
Uge 19 129/236	
08.00	<i>Deltagelse - gratis max. 50 køretøjer - før 1960!</i>
10.00	<i>Morgenmad hos P.E. Andreassen A/S KROAGERVEJ 3 · RINGE</i>
11.00	<i>Start første runde</i>
12.00	<i>Frokost hos P.H. BILER · MAZDA PEDER WESSELSVEJ 11 · ODENSE</i>
14.00	<i>Kaffe pause ved Shell-Service station MIDDELFARTVEJ 133 · ODENSE</i>
15.00	<i>Diverse konkurrencer</i>
17.00	<i>Ankomst til Vissebjerg Storkro SØNDRSØVEJ 30 · VISSEBJERG med værdifuld rundvisning</i>
18.00	
19.00	<i>Festmiddag, præmieuddeling, kaffe og dansk lige vil middag</i>

Dagsplan	Søndag 10 Maj 1998
Uge 19 130/235	
09.00	<i>Morgenbuffet og afsked med VISSEBJERG STORKRO!</i>
10.00	<i>Start på anden runde kørelse til rundvisning på TERRARIET i VISSEBJERG</i>
12.00	<i>Farevel og tak for denne gang - med et på gensyn til FIONIA LØB i år 2000!</i>
13.00	<i>Ole Andreassen Tove Vium TILMELDINGSKUPON HERT BLADET...</i>

**-en weekend for to
pr. køretøj kr. 990,-**
(Kvin eller drikkevarer)



VISSEBJERG STORKRO

Tilmelding side 27

Odsherredløbet den 9. maj 1998

Igen er der mulighed for en tur gennem det smukke Odsherred. Lad os derfor mødes lørdag den 9. maj 1998. Der indbydes til løb for køretøjer over 25 år.

På gensyn Tove og Ole Vium

Program:

- Kl. 9.00 - 10.00 Mødestedet i år er parkeringspladsen foran Nykøbing-Rørvig Rådhus, Vesterlyngvej 8 i Nykøbing. Der er kaffe i rådhusets kantine.
- Kl. 10.00 Løbet startes af Borgmester Vagn Ytte Larsen. Der køres en tur på ca. 55 km, og der forsøges indlagt en pause.
- Kl. 13.00 Ankomst til Andelslandsbyen Nyvang hvor der er frokost og rundvisning.

Deltagelse:

Max. 40 køretøjer over 25 år.

Betaling: Startgebyr: kr. 50,- pr. køretøj.

Deltagergebyr: kr. 110,- pr. deltager for frokost + 1 øl eller 1 vand eller 1 glas vin. (Børn under 12 år halv pris). Beløbet medsendes i check sammen med tilmeldingen, senest 15. april til Ole Kirk Vium, Holst Have 21, 4500 Nykøbing, tlf. 59914334.

Bekræftelse: efter modtagelsen tildeles nummer i løbet, som fremsendes hurtigst.

Tilmelding side 27



Invitation

Skandinavisk Ford V8 træf 1998

den 31. juli til 2. august 1998

I år er det vores norske V8 venners
tur til at arrangere Skandinavisk Ford V8 træf.

Det vil blive afholdt den 31. juli til 2. august 1998 i Rørås, en af Norges ældste
byer med gammelt og velbevaret bymiljø. Rørås ligger ca. 400 km nord for Oslo.

Arrangørerne har allerede bestilt godt vejr, og håber at se
mange danske V8-venner.

Yderligere oplysninger:

Birger Blakø tlf. 32949397
eller i Norge:
Ole Erik Løkken tlf.: 004763876157
Hans Petter Østen tlf.: 004766781579

FIONIA LØBET 1998

Lørdag og Søndag den 9. og 10. maj.

Navn: _____	Weekend for to kr. 990: _____
Adresse: _____	Barn (4-12 år) kr. 250: _____
Postnr./By: _____	Terrariet (antal ønskes): _____
Køretøj: _____	Check vedlagt - ialt kr.: _____
Type./ Årgang: _____	Giro 0959332 - ialt kr.: _____

*Tilmeldingen er gyldig ved betalingen og sendes senest den 8. marts til
Ole Andreassen, Allesovej 15, 5270 Odense N, Tlf. 65978595.*

Odsherredløbet

Navn: Tlf.nr:

Adresse:

Post.nr.: By:

Køretøj: Årgang:

Startgebyr: 50,- kr.

Deltagere á kr. 110,- stk.: kr.

Børn under 12 år á kr. 55,- stk.: kr.

..... I alt: kr.

Betalingen vedlægges i check

Kort beskrivelse af køretøj:

sendes til: Ole Vium, Holst Have 21, 4500 Nykøbing

**Biler sælges**

Opel Kadett B st.car 1972 m. træk. Kun 142.000. M. inder-skærme, kr. 1.200.
Ejner Kragelund, tlf. 97822693.

Volvo Amazon 121 1967. Utrolig velholdt, kun 125.000 km. Rød med sort interiør, sorte nr. plader.
Nysynet. Pris kr. 42.000,-
Ole Callesen 74561611

Chevrolet sedan 1934, Stationsledervogn fra Zone Redningskorpset udrykningsklar med horn, flag, lygter. Nænsomt restaureret både ude og inde. Synet i maj 89 til Zone Museets åbning.
Fritz Knudsen, tlf. 66136610.

Adler årg. 1937. Komplet, pæn stand, skal ses.
Carsten Jensen,
tlf. 48480611/20860611.

Fiat 500, 1969, gul, med soltag. Synet. Kørt 82.000 km. Sorte nr. plader, god stand, skal lakeres. Kr. 32.000. Henv. tlf. 35364733.

Ford Taunus 12 M, 1968. Komplet med mange ekstra dele. Kan evt. synes. Kr. 2.000.
Bent Greisen, tlf. 74547328.

Austin A 30, 1955. 2-dørs saloon, blå, i meget velholdt stand. Indregistreret.
Lydia Mathiesen, tlf. 74680592.

Mercedes 250 S, model 108, 1967. Creme-hvid, sorte plader, særdeles velbevaret, indtræk og interiør originalt og fejlfrit. Rust omkring forlygter og i bagerste kofanger, ellers meget fin i lak. 194.000 km.
Kr. 35.000.

Opel Rekord P 2 caravan 1500, 1961. Lyseblå med hvidt tag. Kun kørt 80.000 km. Næsten som ny overalt. Sorte plader. Synet,
kr. 35.000. Henv. tlf. 56266333.

Chevrolet 2 dørs sedan 1931, urestaureret m. papirer.
Henv. tlf. 39627369.

Ford Anglia 101 E, 1957. På grund af pladsproblemer sælges fin og køreklar Ford Anglia + en del reservedele og originale papirer for kr. 28.000. Sidst registreret 14.04.97.
Erik Magtengaard, tlf. 46366846.

Saab 96 V4, 1973. Har kørt hver dag indtil 1997. Særdeles velholdt, ingen rust, motor 125.000 km., god gearkasse, nye dæk, nyt batteri samt mange reservedele medfølger.
Kan evt. byttes med urestaureret Ford A eller V8.
Jens Munk, tlf. 65961303.

Volkswagen Beetle Convertible årgang 1979. Gul med sort indtræk, istandsat i 1997, original manual, meget flot, hentet i USA. Sælges: (udenlandsophold).
Lis Bellers, tlf. 45802543.

Audi 100 Coupé S 1973. Totonet blå, blå indtræk, originalt stål, soltag,
kr. 8.800.
Henv. tlf. 32530383.

Studebaker, Erskine Six 50, 4 dørs sedan 1927. Vognen er adskilt i store dele, urestaureret. Dansk historie og papirer, eneste i Danmark. Kr. 25.000 eller bedste bud.
Jan Olander, tlf. 44986969.

Franklin 1908 touring 4 cyl. luftkølet. Urestaureret originalbil.
Hudson 1916, 7 pers. touring, 6 cyl. model 6-40.
Viklit Graae Jørgensen, tlf. 42425268.

Volkswagen 113 de Luxe 1960, på sorte plader. Km 68.000. Original lak.
Niels Bergholtz, tlf. 54852563.

Morris Minor 1933. Helt original, totalreoveret, kun 2 ejere. Indregistreret. Kr. 35.000.

Henv. tlf. 55721185.

Fiat 1200 Spider 1960. Flotteste i Danmark. Er indregistreret på sorte plader men skal synes ved ejerskifte. Sommer/garagebil. Flot, original og urestaureret stand, fin og blank mørkegrøn lak med rødt/sort vinyl indtræk, perfekt krom, fejlfri kaleche, 2 ejere med dokumenteret historie med bl.a. gammel smal film optagelser, ialt 172.000 km, motor kørt ca. 6.000 km efter renoivering, ny udstødning. Mange ekstra dele. Bilen har været omtalt i Berlingske Tidende og Klassisk Bil & MC samt i TV-programmet 'Godt på vej' i 1993. En af de interessante af de ialt 10.417 produceret. Kører som en drøm! Pris kr. 72.500.
Per Holmen, tlf.49263032.

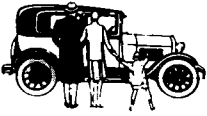
Bedford årg. 1947.
I fin stand, flot trælåd.
Bedford J1 årg. 1964, skal restaureres.
Chr. W. Jacobsen, tlf. 30221755.

M.G. B GT 1971, rød, sort læder, overdrive, Minilite fælge. Meget flot stand, såvel kosmetisk som teknisk. Skal ses.
Jørgen W. Nordø,
tlf. 42817468/40155064.

Triumph TR 4, 1962. Km. 40.000 siden totalrestaurering, synet. Absolut topstand, skal ses. Spar 25.000 kr. Vinterpris kr. 110.000.
Morten Petersen, tlf. 86212977.

Zodiac MK III, årg. 1964. 100% original og 100% restaureret. Gl. sorte Århus plader.
Uffe Madsen, tlf. 86879199.

Morris 14 årg. 1936. Total restaureret i 1990. Meget flot. Sælges eller byttes, gerne med åben bil.
Borgward Hansa 1500 Pick-up, meget dårlig. Kan afhentes meget billig. Poul Bertelsen,
tlf. 75851460, bil 30705060.



Opel A-model, 1964, hvid, komplet, men rusten. Kr. 1.200

Fiat 1100, 1959, grå-hvid, komplet med mange dele. Kr. 4.500.
Per Rønnow,
tlf. 86276299/40296679.

Austin A 40 Somerset 1953, med originalt soltag DKW F 11-1961.

Hillman Minx 1946.

Opel Coach 1931.

Fiat 500 C Belvedere 1955 Combi. Kørt fra ny 32.000 km. En ejer, nyt skydetag - sideruder medfølger.

Erling Jensen, tlf. 62271425.

Lloyd 600 årg. 1959. Meget pæn stand. Kr. 10.000.

Alex Sørensen, tlf. 75771511.

Volvo 544, 1965. Pæn stand + mange reservedele, er på plader, pris ca. kr. 15.000.

Palle Møller, tlf. 47939619.

VW Type 1, 1973. God stand, en ejer og kørende. Kr. 10.000.
Bernt Bjarno, tlf. 40628240.

Volvo P 1800 S, 1967. Hvid model med sorte nr. plader. Nysynet i pæn og original stand. Kr. 95.000.

Wimmelmann, tlf. 40133072.

Taurus 17 m. s. stationcar årg. 69. Velholdt/ingen rust med sorte nr. plader (def. startkrans) skal synes, kr. 2.500.

Henv. tlf. 86192930/86178002.

Opel Kadett A coupé 1964, hvid, synet nov. 97. Kr. 28.500.
Thorleif Tofte-Hansen,
tlf. 53796119 (17.30-19.00).

Morris Minor 1954, kr. 5.000.

Austin Futura 1961, kr. 3.000

2 stk. Morris 8E 1946, ur. samlet, kr. 8.000

Morris Minor 1956, ur, kr. 5.000.

Frede Bærenbæk, tlf. 75735960.

Jaguar MK 2, 3,8 Litre, 1967. Manuel m. overdrive. Gun me-

tal, med blå trim. Mekanisk god stand.

Kr. 50.000. Henv. tlf. 39653721.

Chevrolet pick-up model 3100 årg. 1954. I god og rustfri stand. Fra Texas uden afgift. Holder i København. Sælges uden motor for kr. 39.000. Thomas Ulf,
tlf. 20849959/31312686.

Cadillac 2 dørs hardtop 1959. Sort, restaureret, ny lak, nyt indtræk, ny krom, nye dæk, nyt loftindtræk og meget andet. Restaureret 9-97, aldrig svejset. En professionelt restaureret California-bil, klar til udstilling + afgift ca. kr. 28.000. Pris kr. 145.800.

Austin A40, 2 dørs, 1948. Sort, flot restaureret dansk bil, synet '96. Soltag, prisidé kr. 29.500.

3 af følgende biler sælges p.gr.a. pladsmangel:

T-Bird 2 d HT 1960 • T-Bird 2

d HT 1964 • Sunbeam Cab 1967

Alpine • Lincoln Zephyr V12 2d

%W coupé 1941 • Cadillac sedan

de Ville 1959 • Packard

Clipper 4d 1955 • Chevrolet Bel-

Air 4d 1956 • Mercury Monte-

reay cab 1962 • Dodge Dart cab.

1965 • Oldsmobile Delta 88 cab.

1972 • Pontiac Firebird T-Tag

1980 • Pontiac Fiero V6 1985.

Henv. tlf. 40195557.

Mercedes 190SL 1963, rød m. kaleche, imp. Florida, skadet og rust flere steder. Alt excl. krom findes. Sælges samlet eller delt.

Samlet for kr. 35.000

Mercedes 190SL Roadster, 1960, rød m. kaleche, imp. Florida, komplet og kører godt. Pæn sort interiør. Rust i bund. Skal synes. Afgift kr. 17.000. Pris kr. 135.000.

Mercedes 250SL 1967, 150HK, aut., hvid, imp. Florida, hard-/softtop, komplet. Har rust og skal restaureres. Told og moms betalt. Salgspris kr. 55.000.

Mercedes 230SL, 1964, 150HK, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C hard-/softtop, servo, pænt marineblåt vinylinteriør. Skal synes (ca. kr. 30.000). Afgift ca. kr.

30.000. Pris kr. 125.000.

Morten Strømsted, tlf. 39408003.

Mercedes 220-8/W115 årg. 1968. God stand, lidt rust i bagagerum, kr. 9.500.
Henv. tlf. 40741099.

Triumph TR 3A 1959. Restaureringsobjekt. Ramme i perfekt stand, sandblæst og primet. Motor 2138 cc. Gearkasse original (usynkroniseret). Snekke/rullestyrehus. Gamle sæder. Fin kaleche. Instrumenter. Originale fælge 4,5x 15". Karros med stål (nye) glasfiber dele, ca. 85% komplet. Mekanisk ca. 95%. Birth certificate. Manualer. Delvis samlet. Kr. 35.000.
Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

Biler købes

Mercedes 190 SL i god gangbar stand.

Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Biler byttes

Chevrolet Sedan 1934. Stationsledervogn fra Zone Redningskorpset, indregistreret og udrykningsklar, byttes med **VW Karman Ghia-Type I** i køreklar stand efter nærmere aftale!
Fritz Knudsen, tlf. 66136610.

Dele til biler sælges

Til Opel Kadett A: masser af dele haves, brugte og også lidt nyt. Ring for info.

Priser fra kr. 50,-.

Til Peugeot 204 Berline: 2 nye originale bagskærme, pr. stk. kr. 600,- eller samlet kr. 1.000,-.
Thorleif Tofte-Hansen,
tlf. 53796119 (17.30-19.00).

B.F. Goodrich 4 nye dæk. 725-13 hvide sider.

Benny Andersen, tlf. 47522223.

Morris 12 4 cyl. sideventileret motor. **Morris 8 4 cyl.** sideventileret motor. **Opel 4 cyl.** motor med stor sideplade.

Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Til Kadett C: hækspoiler til



coupé, frontspoiler, omdr.tæller, 6x13 Fuchs fælge, øv. del af bag-skærm til coupé v., sort velour himmel, hvide blinklys 73-77, sorte baglygter godk., gearing 3.67 + 3.89, orig. GT/E rat. Meget nyt.

Til Kadett B: sidepanel h. + v., forskærm h.+v., gummiliste til ventilationsrude h., gummiliste til bagerste siderude h.+v., forvange v., tværvange, bremsetromler til 1,9. Alt er nyt.

Til Kadett A: Dæksel til radiohjul, låsecylinder til dør h.+v., rudeopræk h., vandafløbsliste til ventilationsrude h.+v., gummiliste til bagerste siderude h.+v., trekanttrude h.+v., tandstang, tændingslås. Alt er nyt.

Frank, tlf. 43901073
eller E-mail: fki@topsoe.dk.

Taunus 12 M Globus hjelmblem og instrumentpanel.

Taunus 12 M motor 1955 Super 1,5 L topvent. 35.000 km

Opel Olympia 1951: kølerelement i messing.

Til Taunus 12 M V4 1965: starter. E.R.Bruun, tlf. 53582396.

Ford A 1930-31 dele: 3 chassisrammer, 3 bagtøj, 4 fortøj, 2 motorer, 2 kølerkapper, 1 motorhjul, forlygter, startere, dynamoer og mange andre brugte og nye dele sælges helst samlet. Carsten Reippurt, tlf. 62691511.

Til MB 190SL: Solex karburatorer, 2 stk. Kr. 7.500 pr. stk. Kallechestativ, kr. 9.500. Flere andre dele. Morten Strømsted, tlf. 39408003.

Til Triumph: Alle kugle-, nåle- og hjullejer. Vandpumpe, ny komplet Triumph MKI.IV kr. 400,-, 4 sandblæste Spitfire alufælge med 18 eger kr. 1.000,-. 2 stk. MK IV baglygter kr. 300,-. Fjernlygte forkromet, Lucas Ranger og tågelygte forkromet, Lucas Fog-ranger kr. 400,- pr. stk.

Til Mercedes 220-8/W115 årg. 72: højre fordør og bagdøre, motorhjul kr. 800,- pr. stk.

Træktøj kr. 500,-. Meget velkørende motor 220 D kr. 2.500.

Alt i meget fin stand.

Til Mercedes 190/W110 årg. 62: 2 døre kr. 800,- pr. stk.
Henv. tlf. 40741099.

Erskine Six 4 dørs sedan 1928: motor, for- og bagtøj, 4 stk. egerhjul og højre fordør komplet.

Fiat 500 Topolino: Div. mekaniske dele. Fabriksny motorblok.

Ford V8: Ventil og hovedlejer. 1 stk. venstre for- og bagdør komplet. Jan Olander, tlf. 44986969.

MG 1300: Frontgrill, frontklap, komplet sæt sidelister, instrumentpanel i træ inkl. alle Smiths instrumenter, SU-karburatorsæt (to stk., passer til alle 1275 motorer), sælges samlet eller enkeltvis for antageligt bud.

Henv. tlf. 44986160.

Til Volvo Amazon, 140 og 240: Renoverede, forniklede bremsekalibere til 1 og 2-kreds, ombygning.

2 stk. til forhjul kr. 1.000,-. 2 stk. til baghjul kr. 700,-. Restaurerede radioer fra 60'erne, kr. 250-800,-. Mange restaurerede dele til Volvo Amazon. Ring og få tilsendt gratis reservedelsliste. Villy Eskildsen, tlf. 62219383.

Ford, Mercury, Thunderbird: Motor m. automatgear årg. 1955. 292 cui 198 hk V8 renoveringsobjekt, men komplet kr. 5.000. Bagtøj til 55 Ford/Merc kr. 500. Servostyring kr. 1.000. Powerbrakes kr. 500. Man gearkasse m. elektrisk overdrive kr. 1.500. Forrude kr. 400. Bagrude kr. 400.

Ford 1955: N.O.S. dele ventskades 4 dr kr. 2.000 Back-up lamp Switch kr. 200. Plenum ventil kr. 450 - også dele til 64' Comet. Bjørn Nielsen, tlf. 75563703.

Til Triumph TR: Gearkasse 4 trin synkr. hovedrep. med nye lejer og synkromesh (for 3.500 kr.) sælges kr. 5.500.

Til Triumph TR 7/Sprint: Motor 2.000 cc - 16 valve - OHC -

ca. 130 hk. Hovedrep. m. ny krumtap, knastaksel, stempler, lejer, vandpumpe etc. for kr. 9.600. Dele afvejet, porte og ventiler bearbejdet. Motor komplet med svinghjul, ind- og udstødningsmanifolde, strømfordeler og vandpumpe.

Sælges kr. 11.000.

Til Lotus m.fl.: Originale Lotus fælge (GKN) 5 stk. 7x14" til Eclat & Elite. Passer også Triumph 2000/2500/Stag, Toyota Corolla/Supra, Mazda 626 med 4 bolte i D 4,5" (114 mm). Inkl. centre & 7/16 UNF møtrik:

Sælges kr. 2.500.

Til Rover P6 2000-2200-(3500): Gearkasse mod. 2200 - kørt 28.000 km, kr. 2.500. Instrumentbrædt med runde instrumenter kr. 800,-.

Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

Dele til biler købes

Chevrolet 1926: højre forskærm.

A. Andersen, tlf. 86926511.

Ford Fairlaine 1956: motorhjul samt bagklap og baglygteglas.

Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Ford Popular 1954: 1 stk. rat, 2 stk. parabler samt 2 stk. baglygter, Ford A horn.

Jon Nielsen, tlf. 43546698.

Div. reservedele til (alt har interesse) **Autobianchi Bianchini 110B, årg. 59-60.** (Samme mekanik som Fiat 500). Mangler dæk 125x12 + slange.

Poul Bertelsen, tlf. 75851460.

Forlygter til **Ford V8** indbygget i forskærme årg. 37, 38 eller 39 købes.

Niels Moselund, tlf. 36671810.

MC sælges

Triumph TRW 1957, 500cc m. sideventiler, velkørende 98% orig. extra baghjul u. lejer. Skal ej synes er på DK plader. Pris kr. 21.000.

Henv. tlf. 40735303,



weekend 65916990.

NSU Prima 4L, urest. men meget god.
Poul Bertelsen, tlf. 75851460.

Triumph TRW, 500 cc, synet + indreg. God stand, 95% original. Kører godt. Ekstra baghjul u. lejer, kr. 21.000.
Tommy Christensen, tlf. 40735303/65916990.

New Hudson 5 hk 1 cyl. 4 håndgear årg 1932, total restaureret.

Triumph Speed Twin 500 cc årg. 1954, reg. m. sorte plader AX.
Veteranbil kan indgå i handlen.
Ole Mortensen, tlf. 98433396.

Dele til MC købes

Til Nimbus: For- og bagskærm, personkasse. til sidevogn.
Thormod Hansen, tlf. 62551369.

Diverse sælges

AC tændrørstester årg. 1953 med tilbehør og instruktionsmanual, kr. 500.
Martin Jensen, tlf. 75912427.

Donkraft til Chevrolet årg. 1929/31. Pris kr. 100,-. Donkraft til gammelt bilmærke, meget speciel, pris kr. 150,-.
Jørn Kjær Knudsen, tlf. 62211495.

Modelbilsamling. 8 stk. Franklin Mint præcisionsmodeller, pr. stk. kr. 1.000,- Samlet kr. 7.000,-
K. Dahlgaard, tlf. 65981188.

Læderjakke, lang til MC-kørsel. Stor størrelse.
Henv. tlf. 31671105.

Diverse købes

Garageplads til 1 eller 2 biler søges på Sjælland, nær København eller omegn. Alt har interesse.
Thomas Møller, tlf. 31861512.

Automobilia sælges

Colorod Magazine (svensk opkøbt) årgange 1980-83, i originale samlemapper, kr. 100,- pr. årgang eller kr. 300,- samlet.
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 53796119 (17.30-19.00).

Austin A35, original værkstedsmanual og instruktionsbog, sælges i kopi.
Henv. tlf. 40741099.

Salgsbrochurer på Ford T ca. 1922 i farve (3 forskellige).
Viklit Graae Jørgensen, tlf. 42425268.

Cars + parts maj 92-okt. 95, 1960 **Ford salgsbrochure, Chevrolet 52**, 54 salgsbrochurer. **Ratten** nr. 4-59.
Martin Jensen, tlf. 75912427.

Ford 1955: originalt farvekort kr. 250,-. Body Parts Catalog kr. 400,-
Bjørn Nielsen, tlf. 75563703.

5 billeder "**Adler i hele verden**" fra 30'erne. Fotografier i glas og ramme 80x60 cm, kr. 400,-.

Workshop manual A 99 Allo 6/99 6/110 og Princess, ny kr. 200,-

2 støbejernsrammer til opbygning af filebænk, uden brud eller revner fra værksted etab. 1912, kr. 300,-.
Henv. tlf. 39627369.

Automobilia købes

Litteratur ang. **Jaguar "E"**, specielt Parts List og Workshop manual.
Flemming Nielsen, tlf. 31671105.

Opel: værkstedshåndbøger (originale), reservedelskataloger og reservedelsmikrofilm, service meddelelser og tekniske data for Opel GT, Ascona/Manta A og Kadett A+B+C, også kopier.
Frank, tlf. 43901073 eller E-mail: fki@topsoe.dk.

Annoncekupon 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.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

MC

Dele til MC

Automobilia mv. Navn:

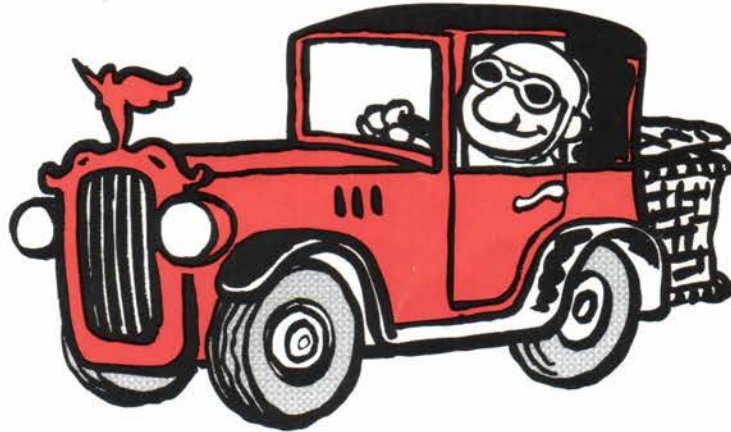
Diverse Tlf.:

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

Max. handelsværdi 100.000 kr.

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.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne. Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer.

Kontakt:

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