

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 268 - Oktober 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 - 44 44 25 86

Kasserer

Steffen Frølich
Lindevej 6
2791 Dragør - 32 53 59 22

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

Claus Neble
Fuglebakkevej 1
2000 Frederiksberg - 38 19 82 72

Sjælland,**Lolland-Falster og Bornholm**

Willibald Farbmacher
Hjortevænget 613
2980 Kokkedal - 49 14 51 67

Fyn

René Dalager
Nyborgvej 37
5853 Ørbæk - 65 33 16 90

Sønderjylland

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

Øst- Vest- og Nordjylland
Tom B. Jensen
Holme Møllevej 21, st. tv.
8260 Viby J. - 86 14 06 35
E-mail: t.jensen@post6.tele.dk

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

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 Neble - 38 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
Kvæmrup

Nordjylland:
Restaurant Svanemøllen
Svenstrup

Østjylland:
Ristrup Hovedgård
Ved Sabro

Vestjylland:
Sindinggård ved Herning

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, Rødekrø

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle

Bibliotek

Hanne og Niels 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: 3700

Ansvarlig redaktør:
Poul Suhr

Bilhistorisk Tidsskrift

Redaktør:
Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70
2950 Vedbæk
Fax 45 89 11 48
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.

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,-

Lay-out, sats og tryk**ALLER GRAFISK**

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

Næste Veteran Tidende udkommer uge 46 1998

Forsiden: Skoda Felicia Super 1961

Foto: Egon Neesgaard

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens køretøj	16
Klubaktiviteter	6	Fra medlemmerne	19
Månedens personprofil	8	Månedens køretøjsprofil	20
Fra medlemmerne	10	Bilhistorisk Tidsskrift	22
Fra bestyrelsen	11	Nyt smøreprodukt	28
Løb og arrangementer	12	Løbsinvitationer	29
Renault 1898-1998	14	Køb, salg, bytte	30



Møder

Oktober

15. 19.00 København. Virksomhedsbesøg. Se under klubaktiviteter.
20. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby - Klubmøde (se program under klubaktiviteter)
20. 19.30 Vestjylland, Fællesmøde med Dansk Vintage Motor Club på Jysk Automobilmuseum i Gjern. Begrænset plads, så tilmelding nødvendig senest den 19. oktober til Gorm Albrechtsen, tlf. 96263700/97223630.
27. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde
27. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde.
29. 19.00 Morris Register møde hos Bent Riff, Elmevej 23, 4000 Roskilde.
Tilmelding senest 26/10 tlf. 46351992

November

03. 19.30 Østjylland, Ristrup - Klubmøde, P. E. Hansen fortæller.
05. 19.30 København, Nivå - Klubmøde, Niels Jonassen fremtryller erindringer om oplevelser med gamle biler.
12. 19.30 Sydøstjylland, Børkop Vandmølle - Klubmøde.
12. 19.30 Sønderjylland, Rødekro, - Klubmøde (se program under klubaktiviteter).
14. 14.00. Østjylland, Ristup - Biblioteksdag.
16. 19.30 Vestjylland, Sindinggaard - Klubmøde (se program under klubaktiviteter).
17. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby - Klubmøde (se program under klubaktiviteter).
19. 19.00 København. Virksomhedsbesøg. Se under klubaktiviteter.
24. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde (se program under klubaktiviteter).
24. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde.

December

01. 18.00 Østjylland, Ristrup, Juleafslutning.
03. 19.00 København, Nivågård. Julehyggesamvær
10. 19.30 Sønderjylland, Rødekro, Juleafslutning.
10. 19.00 Sydøstjylland, Børkop Vandmølle, Juleafslutning.
14. 19.00 Vestjylland, Sindinggaard. Fællesspisning og julehygge. Tilm. telf. 97895062.
15. 19.00 Midtsjælland, Kværkeby, Julefrokost, og en lille quiz. Skynd dig at tilmelde dig i Kværkeby.

Løb og arrangementer

Oktober

- 16.-18. 1. Int. Historic Rally Denmark (se omtale i VT nr. 266)
- 16.-18. Bilmesse, Brugtmarked og Entusiast-Træf. Dronning Margrethe Hallerne, Fredericia.
25. Nyhavnsløbet, København. Tilmelding til Steen Haselmann telf. 33245256.

November

14. Stumpemarked, Messecenter Herning.



Danskeren er ej til det dramatiske

Ferrariudstillingen i Øksnehallen trak 45.000 betalende tilskuere. Alfa Romeo udstillingen i Kunstindustrimuseet 70.000 og Copenhagen Classic Car Cup 4.600 (svarende til lidt under en promise af befolkningen.)

De udstillede eller deltagende biler var vel ellers for alle tre arrangementers vedkommende jævnbyrdige med hensyn til det ekstreme, ultimative og sjældne og prismæssigt vel sådan ca på lag.

Forskellen var vel nærmest, at ved de to første begivenheder var de fremviste effekter godt beskyttede ved montror i panserglas eller med publikumssnore i pillesikker afstand fra rariteterne. Skulle dette ikke være nok, var der kustoder med morgenstjerner til at give de for nysgerrige et velfortjent gok. Bilerne kunne altså kun betragtes på afstand og hverken lugtes, høres eller fornemmes.

Sådan var det ikke ved CCCC. Her kunne publikum stikke næsen helt ned i karburatoren, og her var bilerne i drift, så de kunne fornemmes med hele sanseapparatet. Og driften var ikke slow motion, men race. Vildt, rå og brutalt race lige fra kl. 9.00 om morgenen til kl. 16.00 om eftermiddagen. I alle klasser var der uhyggeligt spændende nær- og tvekampe og satsninger og oversatsninger, så et betydeligt antal vogne måtte en tur i halmen med synlig høfeber til følge. De få tilskuere fik sig en uforglemmelig dag med motorløb i gamle og hyppigt umådeligt kostbare racersportsvogne, og hele den danske befolkning minus 1 promise gik virkelig glip.

Det må den jo sådan set selv om. Når befolkningen foretrækker pseudo-begivenheder med døde biler i tomme kulisser og sulfatisk afrensning for dramatik, skal den jo selvfølgelig heller ikke have andet.

Det var ellers et stort arbejde at planlægge og tilrettelægge arrangementet, der krævede militær præcision. At bygge en bane med faciliteter på stort set kun et døgn og at fjerne det hele igen bagefter på kun én nat kræver indsats af et meget stort mandskab og af betydelige økonomiske ressourcer, og jeg vil gerne her takke de prægtige mennesker, der ofrede så meget, for at så få kunne få det så sjovt. Som medarrangør troede jeg, at jeg var med til at give danskerne og især veteranbilfolket en gave, men folket viste sig at være ligeglad.

DVK

Gorm Bang Olsen



Hundeforsikringer

Har du hund, skal den ifølge loven ansvarsforsikres og forsikringen skal omfatte alle hunde i husstanden. Er du medlem af Dansk Kennel Klub (DKK) eller dens specialklubber, yder RUNA 15% rabat på præmien. Ansvarsforsikringens formål er at betale for dig, hvis du har pådraget dig et ansvar og friholde dig, hvis der rejses et uberettiget krav. Du bør altid overlade til RUNA at tage stil-

ling til, om du har ansvar for skaden.

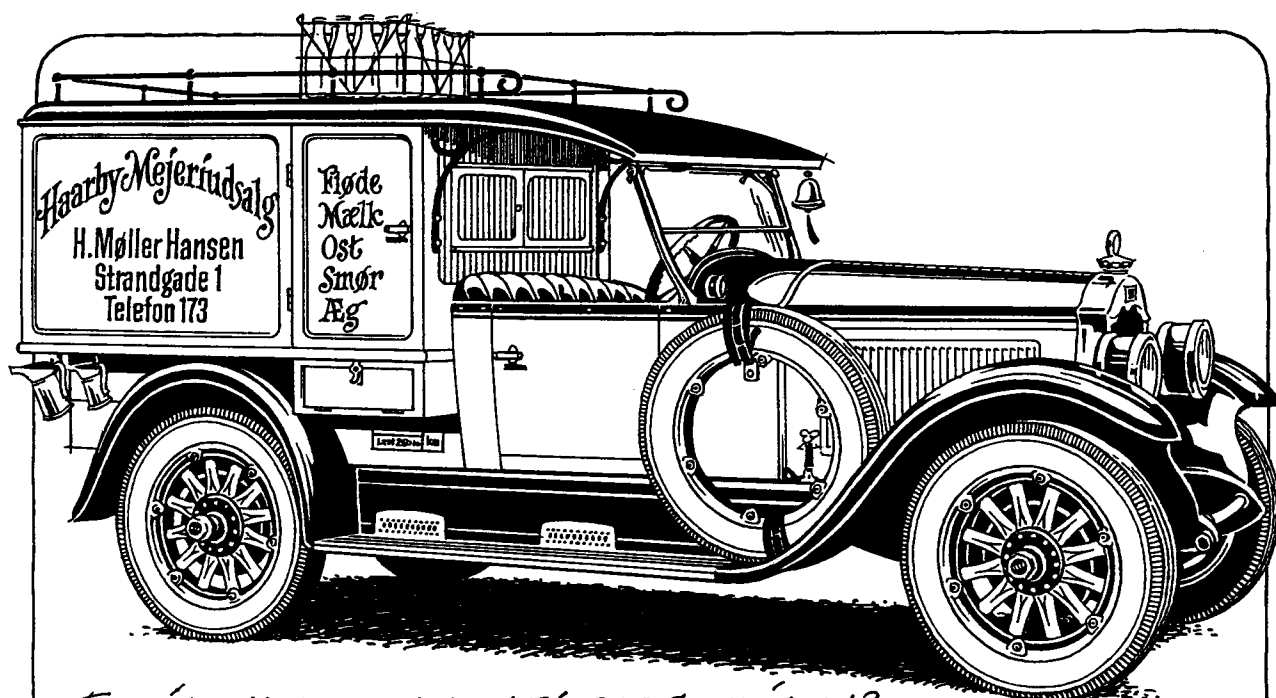
Som hovedregel dækker hundeanvarsforsikringer kun i Danmark, men RUNAs hundeanvarsforsikring dækker også under rejser og ophold i udlandet i indtil 3 måneder. Hundeanvarsforsikringen kan også udvides med figurantdækning, hvilket vil sige, at forsikringen dækker person- eller tingskader påført figuranter, dommere eller lignende under deltagelse i konkurrence, udstilling eller dressur.

Hvem er sikret?

Sikret af hundeanvarsforsikringen er forsikringstageren og dennes husstand, samt personer, der midlertidigt passer hunden. Men husk - bliver hunden passet af andre, f.eks. hvis du er på ferie, dækker forsik-

ringen ikke de skader, hunden evt. forvolder hos de mennesker, der passer hunden. Har man sagt ja til at passe venner eller families hund, har man også accepteret risikoen for, at hunden kan forvolde skader.

RUNA Forsikring tilbyder også hundesyge- og hundelivsforsikringer. Ring og få mere at vide om RUNAs forsikringer på selvbetjeningstelefon 33 32 22 00 eller brug internettet: www.runa.dk



*TOURING-MODELLEN - DEN FØRSTE COMBIVOGN?
 EFTER KRIGEN BLEV VOR MÆLKEMAND MOTORISERET MED DENNE FINE,
 MEN RET NEDSLIDTE BUICK FRA 1925, ARBEJDSVOGN MED VAREKASSE PÅ
 HVERDAGE OG FAMILIEVOGN SOM TOURING PÅ SØNDAGE... FRITZ*



FYN EGESKOV



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

Det er nu I skal tilmelde jer til julefrokosten den 24. november 1998, på den ophængte liste i klublokalet. Tilmelding er bindende og betaling skal ske ved tilmelding. Prisen er kr. 50,- pr. person.

Tirsdag den 27. oktober kl. 19.30
Klubmøde på Egeskov. Husk det er sidste frist for tilmelding til julefrokosten den 24. november!

*På aktivitetssudvalgets vegne
René Dalager*

**SYDØSTJYLLAND
BØRKOP VANDMØLLE**

Sensommertur til veteranbanen i Vrads

Søndag den 6. september samledes en lille gruppe på 6-7 biler i Vejles centrum, og vi begav os i stille og roligt tempo ud på en meget smuk tur op gennem Grejsdalen, og via små snoede veje nåede vi til Vrads, hvor den medbragte frokost heldigvis kunne nydes i det fri.

Herefter med veteranbanen til Bryrup og retur - en smuk tur gennem et næsten uberørt område med søer, skov og hede. Turen med de gamle togvogne fik minderne frem hos mange af os, der husker drengsårene - (vi valgte dog ikke denne dag at gennemføre turen med damplokomotivet, da det skulle bestilles god tid i forvejen).

Garagebesøg hos Langelund i Hedensted.

Den 10. september skulle vi heldigvis afsted igen - denne gang til Hedensted, hvor Langelund holdt åbent i garagen.

Og hvilken herlig oplevelse - det er dog utroligt hvad der findes af spændende ting hos denne flinke mand!! Biler på plader, biler under opbygning, biler i depot, en snes Nimbus motorcykler, gamle ure, gamle gramofoner med store tragte, krystalapparater, „prototyper“ på transistorradioer, fint gammelt værktøj o.s.v.

Om det så var i stuen og i køkkenet var der Nimbusser - (han havde vist nok en lejlighed mere). Bilsnakken gik lystigt, og efter en (våd) spadseretur til Langelunds „fjernlager“, var der dækket op i garagen med lækkert kaffebord. (vi var ca. 25).

En rigtig stor tak fra os alle til Langelund og hans familie, for en varm og hyggelig modtagelse i dette spændende Slaraffenland, for alle teknisk interesserede.

Også en stor tak til Poul-Erik for disse to gode arrangementer - nu glæder vi os til efterårets og vinterens møder, med hyggelig bilsnak på Børkop Vandmølle.

*Venlig hilsen
Jens Heldgaard, Lund*

Torsdag den 12. november
Næste møde på Vandmøllen.

Torsdag den 10. december
Vores julemøde/afslutning.

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen*

**ØSTJYLLAND
RISTRUP**

Lørdag den 17. oktober kl. 8.00, morgen

1. Int. Historic Rally Denmark starter ved Hotel Kong Christian d. X i Viby.

Tirsdag den 3. november kl. 19.30
Til den aften har vi inviteret P.E. Hansen til at komme og holde foredrag. Han causer over sin egen entré i klubben, der ligger tilbage til 1963.

Lørdag den 14. november kl. 14.00
Vi holder vores bibliotek åbent, og der vil også være mulighed for at se diverse videofilm. Klubkassen giver kaffe - kagen må I selv medbringe.

Juleafslutning planlægges til den 1. december kl. 18.00. Prisen forventes at blive som sidste år nemlig 125 kr. pr. person.

Tom Jensen

**SØNDERJYLLAND
RØDEKRO**

I krydset på Hellevadvejen i Rødekro køres mod Lunderup Mark. Der, hvor den asfalterede vej bliver til en grusvej, drejes kort efter til venstre - lige efter træerne ligger vort nye klubhus.

Som annonceret i september nummeret skulle P.E. Hansen og Iver Jensen fra Horsens have fortalt os om 30'ernes biler ved mødet den 8. oktober. Desværre blev de forhindret og kommer i stedet ved mødet den 12. november.

Torsdag den 12. november kl. 19.30

Causeri om 30'ernes biler. P.E. Hansen og Iver Jensen kommer i klubhuset. Kom og vær med - det bliver helt sikkert en meget spændende aften, hvorfra du går hjem og er flere oplevelser rigere.

Torsdag den 10. december kl. 19.30

Julefrokost i klubhuset. I lighed med tidligere spiller vi lidt, hvorfor I bedes medbringe en lille pakke. Det skal bemærkes, at julefrokosten i år koster kr. 80 pr. person! Husk tilmelding til Frits Johansen senest 1. december på tlf. 74459450.

Frits Johansen

**VESTJYLLAND
SINDINGGÅRD**

Informationsaften på Sindinggård
Efter oktober-udflugten til Jysk Automobilmuseum i Gjern sammen med Dansk Vintage Club bydes der på en „hjemmeaften“ på Sindinggård



i november. Programmet bliver med garanti interessant.

Bilassistent Niels Hedegaard fra Herning er aftenens gæst og fortæller om bilsyn, nummerplader og gamle køretøjer. Mød frem og få svar på netop dine spørgsmål. Det er såmænd ikke så let at hitte rundt i junglen af love, bestemmelser og bekendtgørelser, men Niels Hedegaard er en sagkyndig guide på området. Tilmelding til Finn, tlf. 97895062.

Julegodt til ganen

Her skal også erindres om den traditionelle julespisning, der vel næppe fortsat kan kaldes en julefrokost, da den jo begynder kl. 19.00 om aftenen. På trods af visse finansielle vanskeligheder finder den sted mandag den 14. december. Julesammenkomsten er årets tilløbsstykke, så det er nok klogt at tilmelde i god tid.

Lige nu er det for tidligt at røbe noget om aftenens program eller om menuen, men begge dele plejer at leve op til både forventningerne og traditionerne. Tilm. til Finn, tlf. 97895062.

Klubaften om klubben

Septembermødet på Sindinggård blev en klubaften om klubben. Det meste af aftenen gik med at drøfte DVK og klubbens forhold med bestyrelsesmedlem Tom B. Jensen, der havde taget den lange tur fra Århus til Sinding og skal have tak for initiativet. Han faldt fint ind i et program, der omfattede hyggesnak og fælles orientering.

Blot synd at besøget af den øst-, vest- og nordjyske repræsentant i klubbens øverste organ ikke var varslet på forhånd, så flere kunne have haft udbytte af en rigtig klubaften.

Tom lyttede med engleagtig tålmodighed til de midt- og vestjyske klagesange, og man var hele vejen rundt fra de københavnske grossererere og de jyske svende til huslejen på Nivågård. Der var ikke så meget at sige om huslejen på Sindinggård, men der var godt nok heller ikke flere deltagere i mødet, end at de kunne sidde rundt om ét mødebord.

Nu tyder alt på at de midt- og vestjyske veteranbilentusiaster må ud at

kigge efter en sponsor eller selv gribe dybere i lommen. Tom kunne nemlig fortælle, at der i år ikke falder det traditionelle tilskud fra DVK til julespisningen på Sindinggård. Bestyrelsen svinger sparekniven, og det er på en måde vores julesteg, der må holde for.

Men om menuen står på grød og skummetmælk, bli'r det jo nok jul alligevel, selv om den rige onkel har meldt afbud i år.

Gorm A.

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Da der er sket meget i sommerens løb, som indvielse af Storebæltsbroen og Stevns Løbet, som der er et af vore medlemmer der har optaget på video, den vil han gerne vise. Så har vi en gammel automekaniker her i Klippinge, som har en Chrysler Plymouth fra 1932 med halv aut. kobling. Den var herskabsvogn på et gods her på Stevns og han har passeret og serviceret den fra den var ny. Da den gamle godsejer ikke kunne køre mere fik han lov til at købe den. På klubmødet får vi andre lejlighed til at „bese vidunderet“.

Hilsen og på gensyn
Kai

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Vi har møder den 3. tirsdag i måneden, og de næste mødedatoer er:

Tirsdag den 20. oktober

Hans Hedegaard fra „Samlerbørsen“ fortæller om at samle på automobilia, viser os lidt af varelageret og giver sikkert en historie eller to fra auktionslokalet.

Tirsdag den 17. november

Vi har forhåbentlig en aftale med et olieselskab i stand til den tid. Hvis ikke, har vi en spændende film om engelske bakkøløb fra de tidligere tider.

Tirsdag den 15. december

Julefrokost, og en lille quiz. Skynd dig at tilmelde dig i Kværkeby.

Tirsdag den 19. januar

Vi mødes hos karetmageren som fortæller om sin tid med heste og vogne. Et par fif om lagring, udskæring, samlinger og maling kan vi sikkert også lokke ud af ham. Tid og sted fås i Kværkeby.

M.v.h.

Kaj Sørensen

Hans Henrik Havsted

NIVÅGÅRD

Mødeaften den 5. november på Nivågård

Niels Jonassen vil i aften trække den hvide kanin op af den høje hat og fremtrylle erindringer om oplevelser med gamle biler.

Mødeaften den 3. december kl. 19.00 på Nivågård

Denne aften som er den sidste aften før jul, vil ikke være programsat, her er det almindelig julehyggesamvær.

Virksomhedsbesøg København (Birkerød)

Virksomhedsbesøg hos olieselskabet ELF torsdag den 15. oktober kl. 19.00 på adressen Blokken 17 i Birkerød. Vi skal se anlægget og høre lidt om produkterne.

Begrænset antal, derfor er tilmelding nødvendig, til klubkontoret tlf. 49145906 hos Dorthe.

Virksomhedsbesøg København

Virksomhedsbesøg hos Henning Andersen, torsdag den 19. november kl. 19.00. Adressen er Classic Motor Cars, på Skalbakken 3, Vanløse. Vi gentager tilløbsstykket fra for et par år siden, og der var mange der havde lyst til at komme, så husk at melde dig til hos Dorthe på kontoret, tlf. 49145906.

Virksomhedsbesøg i december er aflyst, da alle har travlt i julemåneden. Jeg vil i den anledning ønske alle en glædelig jul og godt nytår.

Venlig hilsen
Claus Neble.



Steffen Jørgensen Hornbæk

Tidligere bestyrelsesmedlem



Steffen klar til en udflugt i sin BMW 600.

Steffen Jørgensen, en mand med mange talenter

Præget fra barnsben

I Mørkøv på Sjælland kom der i 50'erne af og til en mand til byen. Han boede udenfor, men når han kom var der en dreng der lagde mærke til ham. Han kørte i en BMW 327. Den var svær at stikke. En dag blev Mørkøvs bestand af spændende biler fordoblet, da en af byens spidser købte en BMW 321. Den slags må præge en bilinteresseret dreng for livet.

Steffen Jørgensen siger selv at han har været interesseret i biler altid, men naturligvis kom barndommens to BMW'er til at dreje hans interesse i en bestemt retning. Mærkeligt nok kom Steffen senere tættere på 327'eren, idet den blev købt af en bekendt til hans ældre brødre; en mekaniker som satte den i stand og kørte i den som dagligbil. Steffen har kunnet følge bilen siden, og ved at den nu er solgt til Tyskland efter at være blevet gennemgribende restaureret.

Samlingen begynder at vokse

På trods af interessen blev biler ikke Steffen Jørgensens erhverv. Efter realeksamen kom han derimod ind hos IBM, hvor han er den dag i dag. Nu som højt værdsat konsulent og specialist i store dataanlæg. Databran-

chen var en branche med udviklingsmuligheder, og god løn. Så i 1969 kunne Steffen købe sin første bil; naturligvis en BMW. Det var en splinterny 2002 som stod ham i den nette sum af 40.000 kr. Det var en velvoksen pris dengang, og Steffen siger da også at, "det var fuldstændig vanvittigt at en knægt på 22 år købte en sådan bil". Han beholdt sin 2002 i tre år før han solgte den privat - og købte en ny af samme slags. Mens han til daglig kørte i ny bil skete der noget som er sket så ofte siden for Steffen. Han købte en gammel bil. Den første var en 4-dørs Morris 8, som imidlertid aldrig kom ud at køre i Steffens tid. Den blev

skilt ad og senere byttet for nogle BMW-reservedele. Den gamle bil som virkelig talte for Steffen var en åben 329 som han i forsommeren 1971 fandt stående til salg hos BMW-forhandleren i Hornbæk. Forhandleren troede det var en 326. Det blev efterår, og bilen var stadig ikke solgt. Steffen besluttede at redde bilen fra at stå ude en hel vinter. Da han kom for at købe den var den kørt inden døre, men han købte den alligevel. Han havde ikke selv noget sted at stille den ind! Og så fik han oven i købet en adskilt reservedelsbil med. Mere eller mindre kyndige folk rådede ham til at smide det meste af den adskilte bil væk; de mente det var noget hjemmelavet noget.

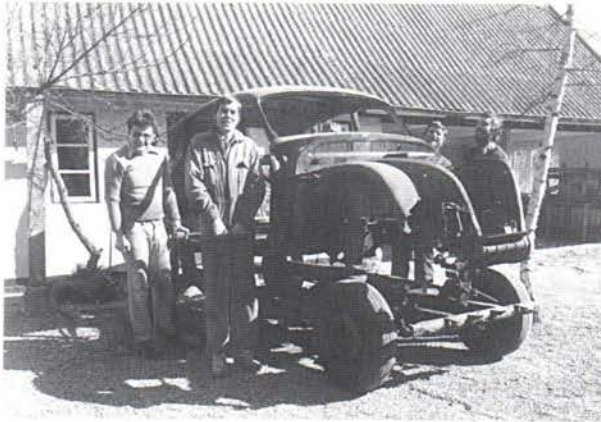
Steffen fulgte ikke rådet; han er en meget skeptisk natur, som ikke tror på det første og det bedste han hører. Nogle år senere fandt han ud af at det drejede sig om en BMW 320 med et cabrioletkarrosseri fra Weinberger.

Biler under eget tag

Endelig i 1979 fik Steffen eget hus med masser af garageplads. Det var også ved at være påtrængende. For da han købte hus havde han købt en BMW Isetta, og nu købte han også en M.G.B, så samlingen var ved at vokse. Siden er det blevet til yderligere en BMW 600, en Opel Rekord 1954 som stadig er indregistreret på sorte plader og siden 1982 har kørt 500 km. Dertil kommer 2 BMW 502 - hvoraf en dog er solgt igen - og en Fiat 1300, som også er solgt igen. Arbejdet som edb-konsulent har ført Steffen jorden rundt mange gange, og i fire år boede han i Tyskland. Der kunne han få sin drøm om en BMW 325 cabriolet virkeliggjort. Med hjem fra Tyskland bragte han BMW'en samt bekendtskabet med en kvindelig argentinsk kollega. Venner tror de ved så meget, men Steffen har altid en trumf i baghånden. Han hævder selv at man ikke skal sige alt hvad man ved. Det var derfor også årets bombe da der i 1994 blev budt til bryllup.



Steffen og Serena ser på billeder af deres mange biler.



Tv. For mange år siden løftede Steffen med venners hjælp karrosseriet af sin ene BMW 502.

Th. Den motorcykelkyndige Poul Jørgensen ser på de to BMW'er sammen med Steffen.

Ægteskabet har ikke bremset bilparkens vækst. Serena er ikke mindre bilinteresseret. Så siden dengang er den vokset med en Morris Mascot 1968 med automatgear, en BMW 2000 CA fra 1969 samt en Studebaker 1949 overtaget fra hans kones onkel i Argentina og sejlet hertil. Og for at skabe lidt variation er der nu også kommet et par motorcykler til. Naturligvis BMW. En R11 fra 1934 og en R61 fra 1939.

Der var god plads ved huset i Hornbæk, men ikke så god plads. Så nu har Steffen og Serena købt en stor gård på Falster. Der er der plads til biler, og der skal pensionisttilværelsen ad åre tilbringes. Der bliver nok at se til.

Central plads i DVK

Midt 80'erne havde Steffen foreslået DVKs bestyrelse at medlemsregistret

blev overført til edb. Der var stor skepsis, men ved et møde hvor Steffen demonstrerede hvad sådan et anlæg kunne blev skeptikerne overbevist, og klubben købte en pc. Det spillede en afgørende rolle at Steffen lovede at varetage alt arbejde med at registrere og vedligeholde medlemsregistret. I løbet af få år var han blevet medlem af bestyrelsen, hvor han passede jobbet som sekretær. Personligt husker jeg årene da Steffen var sekretær som de bedste år i min formandsperiode, og jeg tænker med glæde tilbage på vores samarbejde. Men desværre rejste han til Tyskland.

Den nøjeregnende løbsarrangør

Det er sandsynligvis i rollen som løbsarrangør at de fleste har mødt Steffen Jørgensen. Han var med i kredsen der i 15 år lavede Nordsjællands-

løbet, men også utallige andre arrangementer har nydt godt af hans omtanke og aldrig svigtende omhu. En dag under det store og ambitiøse internationale 10-dagesløb, Scandinavian Viking Rally, smilede de øvrige arrangører lettet: Steffen havde lavet en lille fejl. Han var dog menneskelig. Han stiller krav til sig selv, og har svært ved at forstå folk som sjusker med det han finder vigtigt. Alligevel svigter hans venlighed ikke.

Steffen Jørgensen vogter om sit privatliv, men han har altid været hjælpsom og villig til at gøre en indsats. Og hans begejstring for motorkøretøjer får ham jævnligt til at opføre sig helt ukarakteristisk for en person som ellers altid hylder omtanke og fornuft.

Niels Jonassen



BMW 329 som blev køreklar til Ferry Road Run i 1979.

Så i sidste blad, at man savnede noget fra medlemmerne til klubbladet, derfor dette lille stykke.

Jeg så i Classic car (Den svenske) i januar i år en annonce, hvor man falbød en DKW med blødt tag, og da jeg har stor veneration for denne bil, da min første bil var en sådan, faredede der en vis mand i mig, og jeg ringede, og efter at vi var blevet enige om prisen, hvilket gik stærkt, da jeg syntes, at sælgerens forlangende var rimeligt, at jeg ville have bilen. Min kone syntes også, at der var faret en vis mand i mig. En stor en.



Med hjælp af min nabo, der nu er bybuschauffør, og før langturslastbilchauffør gik det så nogle dage efter ad Malmö til, og uden problemer med DKW'en på traileren ad Hjortsvang til, indtil lige efter Lillebæltsbroen, min nabo siger: "Nu kan der sgi ikke ske noget, nu er vi snart hjemme!" Jeg havde lige svaret, at de gamle vikinger mente, at sådan måtte man ikke udtale sig, før trailerens ene dæk eksploderede.

Da det var ud på aftenen var hjælp ikke til at betale, hvorfor vi ved stor venlighed fra en tankstations side fik lov til at stille vognen natten over - på deres private, indhegnede parke-ring.

Nu er DKW'en indregistreret, og jeg kører en lille tur i den, i det tempo,

den gerne vil - ca 55-60 km i timen, hvad jeg glemte ved den første, jeg havde - det kostede adskillige krumtapper.

Det er en DKW F 5 årgang 1936 - Meister cabriolet med chassis nr. 3068961.

Den originale Betriebsanleitung fulgte med, og heraf fremgår, at det første indregistreringsnummer var K 2191, Zündschlüsselnummer B-143, Wagenschlüsselnummer P-103. Med blyant står skrevet: P. Rabbek, Fr.sundsvej 154. Måske den første ejer?

Jeg er meget glad for vognen, selv om den ikke er helt original. Bl. a. er benzintanken fra en Trabant, men det ved den jo ikke, så brændstoffet

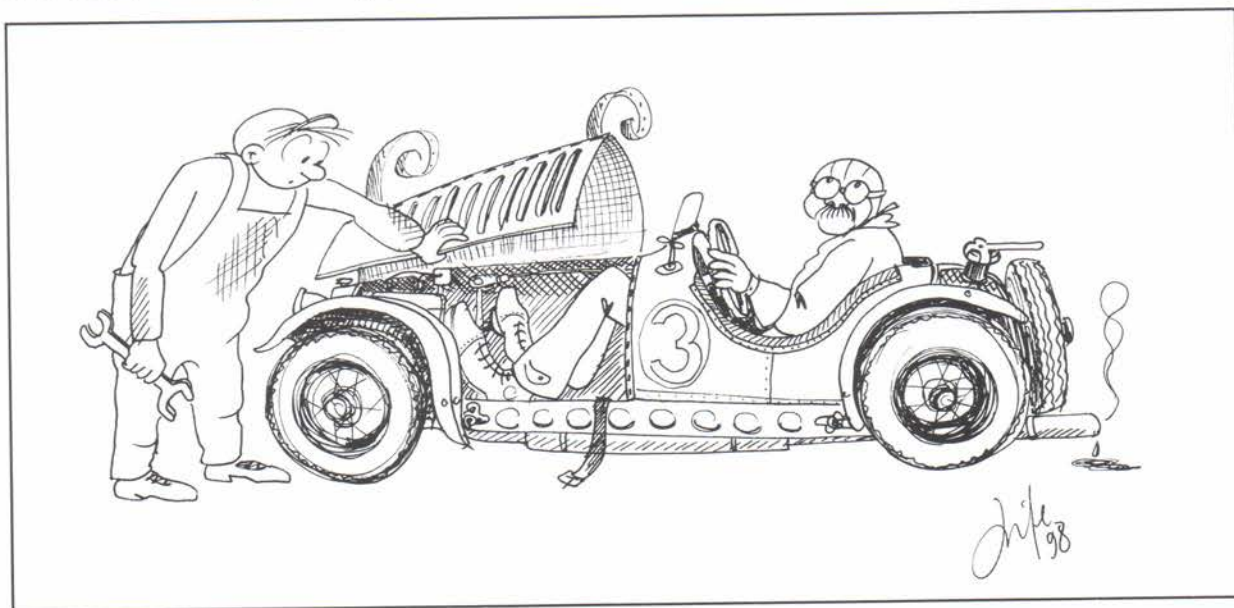
flyder ganske udmærket, og sidespejlene er nok heller ikke de helt rigtige.

Til gengæld er alt træværket i karrosseriet, som ikke var godt, udskiftet iflg. fotodokumentation, som jeg desværre skulle returnere, og ikke fik affotograferet. Kaleschen er ny, og således heller ikke original.

Glæder mig til at præsentere vognen på den lille tur til Vrads i september. Har ikke kunnet deltage i noget før. Det er jo en noget langsommelig ting at få en udenlandsk bil indregistreret, selv om det er fra en andet nordisk og EU-land.

Det kontornusseri.

Venlig hilsen
Herluf Rasmussen



SCANDINAVIAN *Classic Car* FESTIVAL

Nyt spændende veteranbilarrangement på skandinavisk plan

Det er os en glæde at kunne præsentere et nyt stort, anderledes og oplevelsesrigt arrangement for veteranbilinteresserede. Formålet er at fremme interessen for vor fælles hobby og dermed bevarelsen af historiske køretøjer. Udover at være en stor biloplevelse, vil det blive til stor glæde og fornøjelse for hele familien, såvel for deltagere som publikum.

Der bliver mange åbne konkurrencer under venskabelige former med en præmiesum på omkring **million kroner**.

Dansk Veteranbil Klub er medarrangør og ser frem til at se medlemmerne deltage i denne spændende bil-festival. Klubbens mødesteder på Ristrup Hovedgård og Egeskov Slot vil i løbet af næste sommer danne rammerne for to store træf, som fungerer som lokale finale samt den store nationale finale i Scandinavian Classic Car Festival. Den sidste danske lokalfinale afholdes på Klampenborg Classic Autojumble i maj.

I Norge er det vor søsterklub, Norsk Veteranvogn Klubb, som står for de tilsvarende tre norske arrangementer.

I Sverige bliver Scandinavian Classic Car Festival afholdt ved de store velkendte klassiske bil træf: Annaboda Classic Motor Festival og Båstad Classic

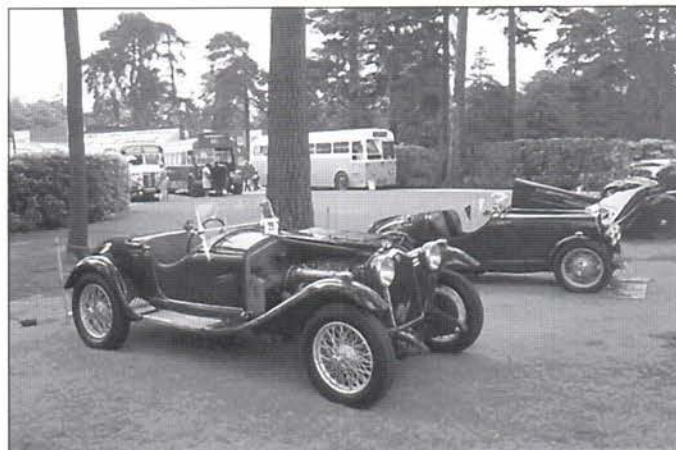
Car Show, samt endeligt ved et helt nyt flot bilmuseum, som åbner ved Göteborg til næste år.

Hele festivalen afsluttes i oktober 1999, hvor Øksnehallen i København danner rammen om et stort skandinavisk finale show og en udstilling af alle finale-bilerne incl. børnebilerne. Vi satser stærkt på at få tv til at følge begivenhederne over sommeren frem til den store kulmination i Øksnehallen i oktober.

Vi håber at mange af DVK's medlemmer vil finde anledning til at få deres spændende biler ud af garagerne, og være med i denne spændende nye festival. Husk det skal

være sjovt, festivalen skal være en kammeratlig gentleman dyst under hyggelige former.

Kom og vær med, tilmeldingskuponen finder du bag i bladet.



Med venlig hilsen

Dansk Veteranbil Klub og Classic Event
P.O. Box 40, 2000 Frederiksberg,

Information (9-16) - tel: 38 79 38 28 - fra 30. oktober 1998

Stemningsbilleder fra Copenhagen Classic Car Cup 98



5 seconds to go.
Sportsvognsklassen op til 1930.



-GO!!

Jesper Hermann i cigaren forsøger sig med et
snigløb ned langs rækkerne.
Klasse B 1931-1947



Jac Nellemann levede et sammenbidt liv på
skridgrænsen.

Nogle er til en hurtig tur i høet.
Andre går efter laurbærbladene.
CCCC 98 var leveringsdygtig i alle
historisk motorsports kunstarter.

Billedreportagen viser en bizar dag
i Danmarkshistorien set gennem
Finn Jørgensens temperament og
linse.

Gorm Bang Olsen har (for-?)dre-
jet billedteksterne.

... Det gjorde Joakim Itskowitz, Sverige i
sin Amilcar CGSS 1927 også.





Også rydningsfolk og pacecar fik en dag ud af det.

Der er altid nogen der skal sætte sig på tværs. Her er det Kurt Bertilsson, Sverige i en underskøn Porsche 356 SC der har mistet orienteringsevnen.



Man skal vel ikke lastes for at have udseendet på sin side. Fotograferne havde en travl dag. Bemærk Flemming Haslund også har monteret kamera på styrtbøjlen.



Carsten Ree (Lotus) og John Nielsen (Jaguar) kunne ikke blive enige om placeringerne.

Carsten tog altid føringen ved start men John kom konsekvent først i mål.

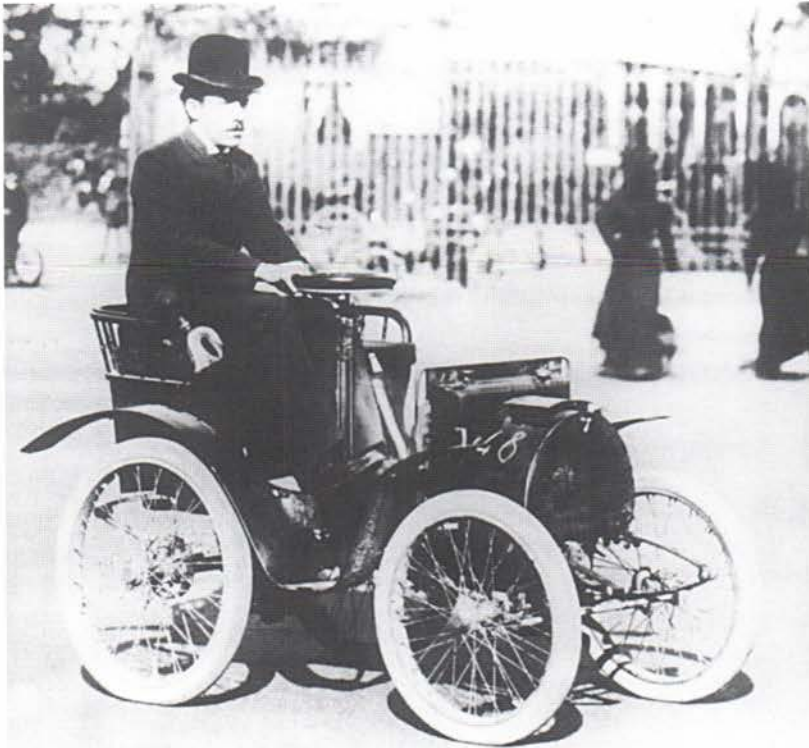
Det var race i verdensklasse.





RENAULT 1898 - 1998:

100 ÅRS NYTÆNKNING OG ENTUSIASME DVK



Juleaften er det 100 år siden, Louis Renault kørte op ad den stejle Rue Lepic i Paris i sin nye „La Voiturette“.

Historien begynder juleaften i 1898, hvor et mærkeligt køretøj - kaldet „La Voiturette“ (den lille kærre) - klatrede op ad den stejle Rue Lepic i Paris for øjnene af nogle få måbende tilskuere. Bag rattet sad Louis Renault, og dermed havde et af de mest betydningsfulde kapitler i bilhistorien taget sin begyndelse.

Fra 1898 til 1944 havde Renault kun én herre: Grundlægger og skaber, Louis Renault. På den anden side havde også Louis kun én passion i livet: Hans fabrik i Billancourt i Paris, hans livsværk. Hans start i forretningsverdenen byggede på to faktorer: hans nærmest geniale forhold til alt mekanisk samt finansiel støtte fra sine brødre, der var veletablerede forretningsmænd.

Louis Renault tog hurtigt sit første af mange patenter: Nemlig på kardandriften, som var den transmissiostype, der gjorde det muligt for hans første køretøj at forcere Rue Lepics 13% stigning. Bilfabrikker verden over, amerikanerne indbefattet, tog snart samme system til sig. Han tog senere andre patenter, bl.a. på den nu så kendte turbolader. Men det var især inden for motorsporten, Renault gjorde sig bemær-

ket og fik sine allerførste kunder. Renault-brødrene, Louis og Marcel, vandt løb efter løb. Virksomheden begyndte at vokse og bevæbnet med en stor ordre på taxer, som senere opnåede legendarisk status, gik Renault fra at være en håndværkspræget virksomhed over til industriel produktion.

Legendariske taxier

Så kom krigen og forandrede det meste. Da Kaiser Wilhelms tropper rykkede frem mod Paris i september 1914, blev den tyske offensiv stoppet af udhvilede franske tropper, som i ilfart blev transporteret til fronten i 1.200 taxi-

er - alle tocylindrede Renault'er. Ved afslutningen af første verdenskrig var Louis Renault en betydningsfuld og indflydelsesrig herre, hvis virksomhed eksporterede en stor del af produktionen og var repræsenteret i New York, Tokyo og Rusland.

Krigen gjorde desuden Renault til producent af fly og kampvogne - ikke mindst de kendte FT17 tanks. I 1919 var Renault det førende private industriforetagende i Frankrig. Virksomheden drog værdifulde erfaringer af konflikten, af den efterfølgende økonomiske krise og af den spirende konkurrence fra den anden side af Atlanten.

Nye aktiviteter

Efter krigen valgte Renault at fremstille stort set alting selv - fra stål til dæk. Formålet var at ensarte kvaliteten, sikre leverancerne og tillige opnå de lavest mulige indkøbspriser. Man satsede desuden på et meget



Renault 4CV blev hurtigt en stor succes i efterkrigsårene.



varieret modeludbud for at sprede risikoen og øge lønsomheden mest muligt. Men alt var selvfinansieret for at bevare fabrikkens uafhængighed. Samtidig udviklede Renault andre aktivitetsområder, for eksempel produktion af lastvogne, traktorer og togvogne.

I 1939 havde Renault produktion flere steder i Frankrig, Belgien og England, men hjørnестenen var stadig fabrikken i Billancourt i Frankrig. Men endnu en gang kom krigen og vendte op og ned på alt. I 1944 døde Louis Renault, og i 1945 nationaliserede general de Gaulle Renault under navnet Régie Nationale des Usines Renault.

En ny epoke

Det blev starten på en ny epoke for Renault under ledelse af Pierre Lefauchaux, som præsenterede den berømte Renault 4CV, der blev designet i krigsårene. Den blev en stor succes, som bragte virksomheden effektivt på sporet igen. Senere bekræftede Dauphine-modellen, at Renault var tilbage for fuld kraft. Og i 1961 lancerede fabrikken sin første moderne folkebil, Renault 4. Den blev utrolig populær, og i dens 31-årige levetid blev den produceret i over otte millioner eksemplarer. I 1972 kom endnu en succesrig og populær småbil til: Renault 5.

Det blev således en periode med enorm fremgang, hvor Renault også opnåede sit internationale gennembrud. I 1955 udgjorde eksporten således 25 procent af produktionen, en andel der hurtigt voksede til 50 procent. I 1975, hvor den årlige produktion nåede op på 1,5 millioner biler, udgjorde eksporten 55 procent. Og Vesttyskland bliver nu Renault's vigtigste eksportmarked.

Succes i motorsport

Også inden for motorsporten havde Renault fremgang. Efter succes'en i Le Mans 24 timers løbet rettedes blikket mod Formel 1, motorsportens topklasse, hvor Renault deltog med en turboladet motor, som kom til at revolutionere sporten. Efter mindre end to år var den første af en lang række succes'er i hus.



1961 lancerede fabrikken den første moderne folkebil, Renault 4, der i sin 31-årige levetid opnåede at blive produceret i over 8 millioner eksemplarer.

Virksomhedens konkurrenceprægede natur blev kraftigt understreget af seks succesrige Formel 1 verdensmesterskaber (1992-1997), hvor sejren i 1997 samtidig markerede afslutningen på 20 års engagement i Formel 1. Vel at mærke 20 år, hvor det lykkedes Renault i gennemsnit at vinde hvert tredje løb.

Samtidig så et helt nyt modelprogram dagens lys: I 1990 kom den nye Clio, der blev kåret som „Car of the Year“ og samtidig opnåede et salg på 3,8 millioner enheder, inden den nu afløses af Clio II. Senere kom Mégane - en fælles platform for seks helt forskellige biler. Og med introduktionen af Mégane Scénic i 1996 blev Renault den første producent, der kunne tilbyde et helt program af MPV biler: Espace, Mégane Scénic og Twingo.

På vej ind i et nyt århundrede

Renault's nuværende topchef, Louis Schweitzer, der i dag står i spidsen for det nyligt privatiserede selskab, har valgt at satse på to kerneområder: At blive den mest konkurrence-dygtige producent i Europa i år 2000 og at genfinde vejen til vækst. At nå

Som en del af festlighederne i forbindelse med Renault's 100 års jubilæum, der fejres i år, var alle Renault-klubber i Europa i weekenden den 8.-10. maj for første gang samlet i Paris. I alt deltog 650 Renault-biler fra 30 klubber i den historiske paradekørsel på Champs-Élysées - hvoraf en lille håndfuld var danske. Af 650 deltagende biler var de 130 fra før krigen, 365 var fra perioden 1950-70, mens de sidste 155 var sportsmodeller.

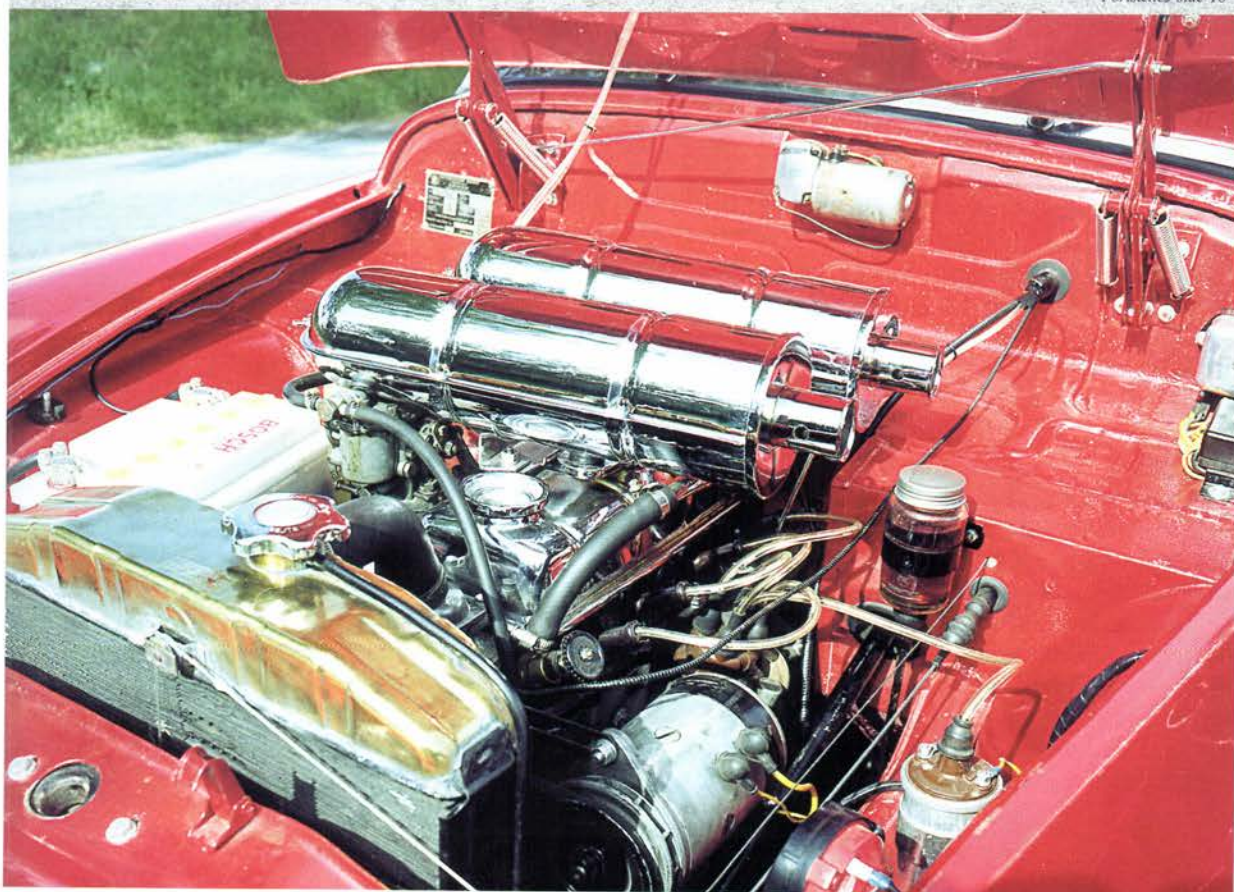




Skoda Felicia Super 1961

Det hele begyndte tilbage i 1974 med at en bekendt havde en Skoda Felicia jeg måtte få ganske gratis hvis jeg bare selv ville hente den!

Fortsættes side 18







Det hele begyndte, tilbage i 1974, med at en jeg kendte havde en Skoda Felicia, som jeg måtte få ganske gratis, hvis jeg bare selv ville hente den.

Da jeg syntes, at det var en sjov bil sagde jeg ja tak med det samme, men da hjemmefronten hørte om den fik jeg den besked, at hvis jeg havde råd til bil, så havde jeg også råd til at flytte hjemmefra basta.

Der brast den drøm.

Der skulle gå 18 år, før jeg havde held til at finde en igen, og denne gang var den ikke gratis, blot blevet mere sjælden.

1992 blev året, hvor jeg omsider blev ejer af en Skoda Felicia. Vi fik bilen hjem, og begyndte at skille den ad, da vi fik et mindre chock, hvis ikke det var fordi, bilen er båret af en chassisramme og vi var forsigtig da vi satte den op på bukke, var den nok knækket midt over på grund af rusttæring.

Bilen var købt og betalt, så vi mente at der var kun én vej og det var fremad.

Vi fik klodset bilen ordentligt op, og så gik vi igang med det der skulle vise sig at blive mit livs projekt, og min kones mareridt.

Jeg har været meget heldig at kende de rigtige mennesker, hvad angår reservedele, både pladedele og mekanisk.

Både i Danmark og i Tjekkiet er der skaffet dele som nye, nogle dele lå stadig i original emballage.

Motoren var også blevet træt, så den blev sendt til Tjekkiet og blev renoveret.

Udstødningen skulle vise sig at være billigere at få lavet i rustfri stål i England, end i Danmark så den blev fremstillet i England.

Efter et utal af weekender med pladearbejde og mekanisk, kom vi til opretning, spartel og lakarbejde.

Alle samlinger og svejsninger blev lukket med rigtig tin, dernæst var det sprøjtearbejdet der tog tid.

Nye dørsider samt andet indtræk blev fremstillet hjemme på spisebordet.

Alt krom trængte til en ny omgang inde som ude, men så syntes vi osse den var ved at ligne en ny bil igen.

Endelig kom dagen hvor vi skulle fremvise Skodaen til syn. Den kom til pladssyn hos Toyota i Helsingør, ca. 10 minutter før Toyotas mekanikere fik fri, så der gik ikke længe før det kneb med pladsen for synsmanden.

Bilen blev godkendt med 0 fejl, dog med den enkle kommentar at spinnerne på hjulkapslerne ikke måtte sidde på, da de ikke var lovlige, men som synsmanden sagde med et skævt smil, dem piller du jo også af når du kommer hjem ikke.

Nu var der kun én ting som manglede som kronen på værket, og det var nummerplader.

Bilens nye jomfrutur blev selvfølgelig med min kone, og turen gik til Sønderby Kro ved Skibby, til en velfortjent frokost.

Der blev fra 1959 til 1964 produceret 15.864 eksemplarer af Skoda Felicia'en, og med det i tankerne må man sige, at vi er heldige at være ejer af en af dem der er tilbage.

Vi har nu kørt i bilen i over et år, stort set problemfrit, og vi glæder os til mange kilometer fremover.

P.S.

Renovering af denne bil har kun været muligt ved at min kone har udvist en tålmodighed, der ikke kan måles med noget andet i verden, endnu engang TAK skat.

Tekniske specifikationer

Topfart:	140 km	Motor:	1221 ccm 53 Hk
Egenvægt:	850 kg	Længde:	4065 mm
Højde:	1380 mm	Bredde:	1600 mm
Dæk:	165/15	Tank:	30 liter
Sporvidde:	1200/1250 mm		
Akselafstand:	2390 mm	Benzinforbrug:	8 ltr./100 km

Ejer af bil: Jesper Villesen/Hanne Schultz
Tekst: Jesper Villesen
Foto: Egon Neesgaard
Jesper Villesen/Hanne Schultz



- tilbage hvor det hele begyndte

Klassiske biler har altid fyldt en stor del af mit liv, interessen for biler er nemlig medfødt og ikke bare en vuggegave. Faktisk har jeg aldrig leget med andet end biler.

Derfor opsøgte jeg da også DVK i en ret tidlig alder. Efter en artikel jeg havde læst i bilbladet „Fart og Form“ fandt jeg ud af at der måtte jeg høre til. Artiklen var skrevet af DVK's stifter og daværende formand O.T. Neel og hed „Still going strong“. Der var billeder af de mest sjældne biler jeg kendte, blandt andet en Delage.

Derfor har DVK en meget stor plads hos mig, medlemskabet ikke bare styrkede min interesse, her blev gamle biler nemlig taget alvorligt. Og når lærde akademikere kunne lægge sådan en entusiasme i denne interesse var den ligesom legaliseret.

Efter nu at have været udenfor, altså ikke været medlem et

stykke tid, kan man med ny øjne se alt det ny som er sket. Et nyt blad, et nyt format i et nyt regi, og ikke mindst i en kvalitet som DVK skal og bør stå for, det giver en vis troværdighed, og med dejlige farvefotos, altså meget mere nutidigt.

Det er mit brændende ønske som hermed er gået i opfyldelse, og herligt er det da også at man finder det rigtigt.

De ny blade jeg fik tilsendt efter genindmeldelsen blev selvfølgelig pløjet igennem, ja selv de arrangementer som forlængst var overgået i historien blev læst.

Men mest af alt optog Månedens

Profil mig, det er jo her en klubprofil afspejler sig, ja noget af dens identitet ligger her. Og hvad er en klub uden dem der har været den skabende kraft. Et forsømt område, der forlængst burde have været taget op, og så gerne på video for eftertiden. Men godt det er sat i gang.

nummer. Det lange liv i åbne biler gjorde at han havde fået gigt i fingrene, men det lykkedes, og jeg har et personligt eksemplar i samlingen.

Det var profilerne jeg kom fra, der var en med taksatoren fra det sønderjyske ... tænk, jeg troede han var ægte, men ved nærlæsningen viste det sig at han var fra Heeerning a'.

Indrømmet, fra min tid i det sønderjyske har jeg en forkærlighed for denne landsdel. Hugo fortalte om alle de biler han har haft, blandt dem en Taunus 17M cabriolet '58, det var en dejlig ting, i en sådan profil skulle man næsten vise et billedgalleri af alle vedkommendes biler.

Matador bilerne blev også slugt, for så er man ligesom på hjemmebane igen. Gri-sehandler Larsens gamle sorte Chrysler var i min barndom en meget almindelig biltype, der fik sin sidste renaissance som omskåret varevogn.

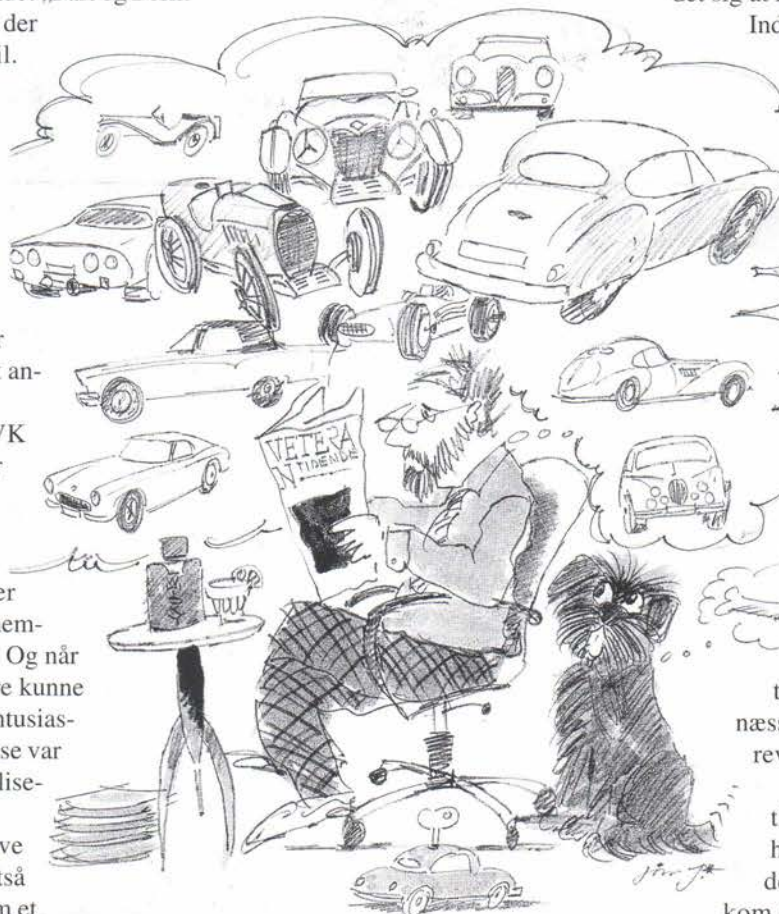
Det giver associationer til barndommens gade, hvor en mekaniker havde en 2-dørs sedan, den kom altid med en helvedes

fart. Derfor var denne vogntype i sin ellers nøgterne fremtoning indbegrebet af en kvalitetsvogn, og det holder endnu.

Moderne biler har jo slet ikke denne udstråling og aura omkring sig - eller har de? Er det bare os der er blevet for gamle? Børn af i dag interesserer sig vel lige så meget for biler som vi gjorde, men hvilke nutidsbiler vil overleve som historiske, er et interessant spørgsmål. Selv gæfter jeg på Ford Sierra, Mazda MX 5, som nogle eksempler.

Det var bare det ...

Jørn Jakobsen



I min gennemlæsning faldt jeg over mindeordene om Bugatti Kaj. En af de personligheder som nok har været med til at opleve mest bilhistorie herhjemme, og heldigvis forvejet i en levende artikel i Bilhistorisk Tidsskrift af Ole Emil. Det minder mig om en dag, hvor Vibekes søster, frk. Sørensen den lidt yngre, ringede og fortalte at de havde fået en spændende patient på privatklinikken, han blev vist kaldt Bugatti Kaj. Et langt liv med spændende oplevelser ville de ikke gå glip af, jeg sendte BhT så de havde noget materiale om Kaj Hansen, og jeg bad frk. Sørensen få ham til at signere dette



BMW 320 Cabriolet 1938



Specifikationer:

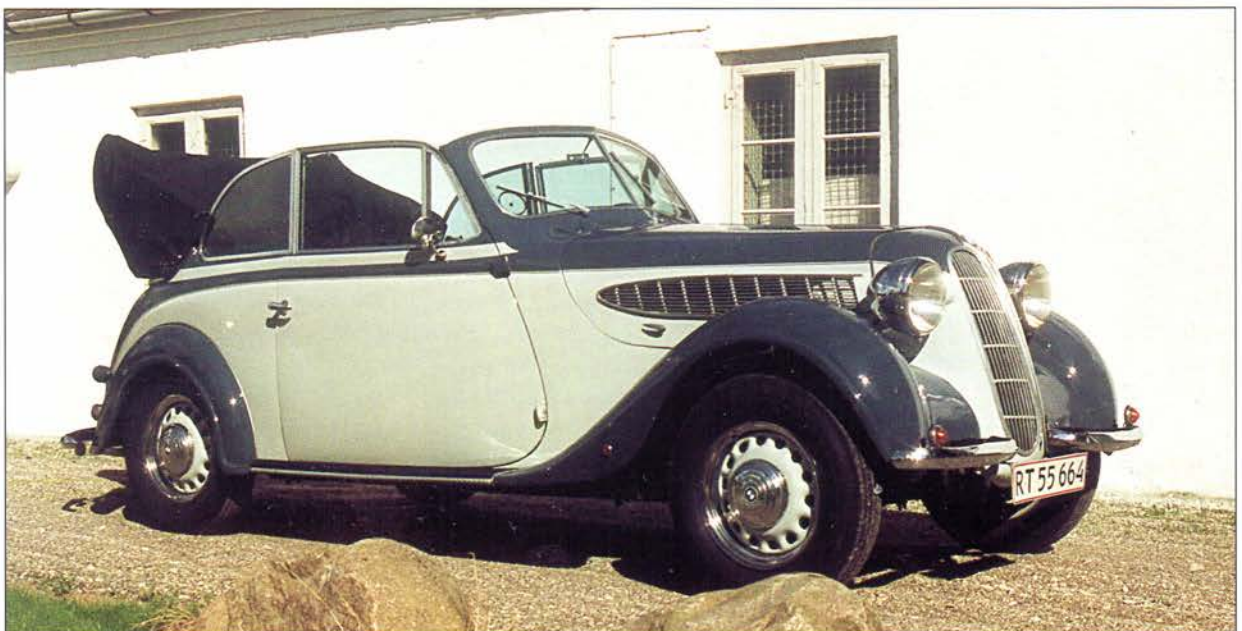
Motor: 6 cyl. topventilet
Karb.: 1 Solex Stigstrøm
Effekt: 45 HK/3.750 o/min
Gearkasse: 4 trins synkroniseret
Bagaksel: Stiv ophængt i halveleptiske bladfedre
Udveksling: 1 : 4,55
Bremsr: Hydrauliske, selvjusterende

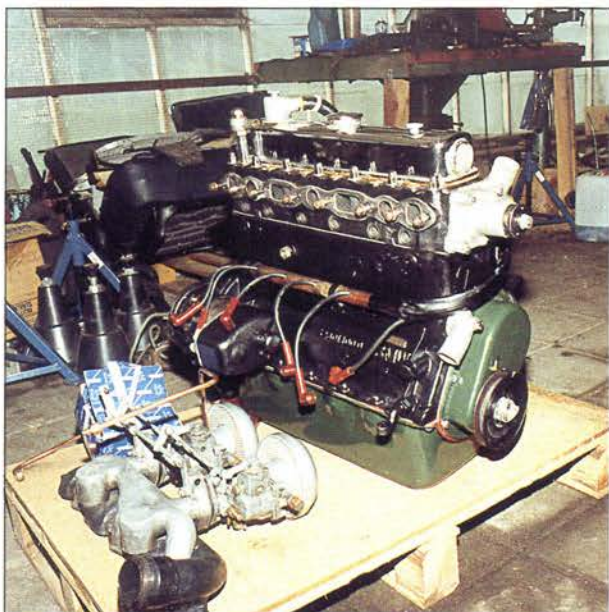
Chassis: Kasseprofiler
Foraksel: Uafhængig affjedret
Styretøj: Tandstang
Service: Hele undervognen er central-smurt og derfor servicefri
Dæk: 525 x 16
Mål og vægt: Hjulafstand 2.750 mm
Sporvidde for 1.306 mm
Sporvidde bag 1.300 mm
Vægt køreklar 1.000 kg

BMW 320 var den mindste af fabrikkens 2 liters biler og blev produceret som 2 dørs Sedan og 2 dørs cabriolet på fabrikken i Eisenach. De første kom i 1937 og var baseret på et helt nyt chassis med kassevanger. Uafhængig affjedring foran, stiv bagaksel bagtil og monteret med tandstangsstyring.

Meget hurtigt fik man problemer med forakselen, der var direkte overtaget fra den lettere forgænger Type 315 og som det viste sig ikke kunne klare den forøgede vægt. BMW udskiftede under en dyr aktion den gamle type foraksel til den nye kraftigere, der var standard på fabrikkens andre to modeller under garantien.

Den nye forbedrede model 321, der kom i 1938, havde den nye foraksel. Der blev ialt produceret 7.877 af type 320 og 321 til 1940 hvor personvognsproduktionen stort set stoppede på grund af krigen. En 320 kostede som cabriolet RM 5.250 mod en 326 cabriolet, der kostede RM 7.300.





Her i landet blev der af Skandinavisk Motor Compagni importeret en del. I 50'erne var en BMW 320 et vanligt billede i trafikken, men under den store ophugningsbølge i starten af 60'erne forsvandt de næsten allesammen. Tilbage er nogle få stykker.

En 320 er en meget velkørende bil. God plads og komfort for 4 personer, der kan rejse med bagage med en marchhastighed af 105 kilometer i timen og en tophastighed af 115 km/t.

nede sidder næsten uden træk. Motoren er tyst og smidig. Gearskiftet går let og lydløst. Bilen vejer fuldtanket og køreklar 1000 kg og den lave vægt resulterer i et lavt benzinförbrug; 9 km/l.

I den store verden blev der lagt mærke til BMWs biler. I England fik AFN Ltd i Isleworth med H.J. Aldinton ved roret stablet den bedste udenlandske organisation på benene og han forhandlede gennem længere tid med Riley Cars om en engelsk licensproduktion af Type 320. For-

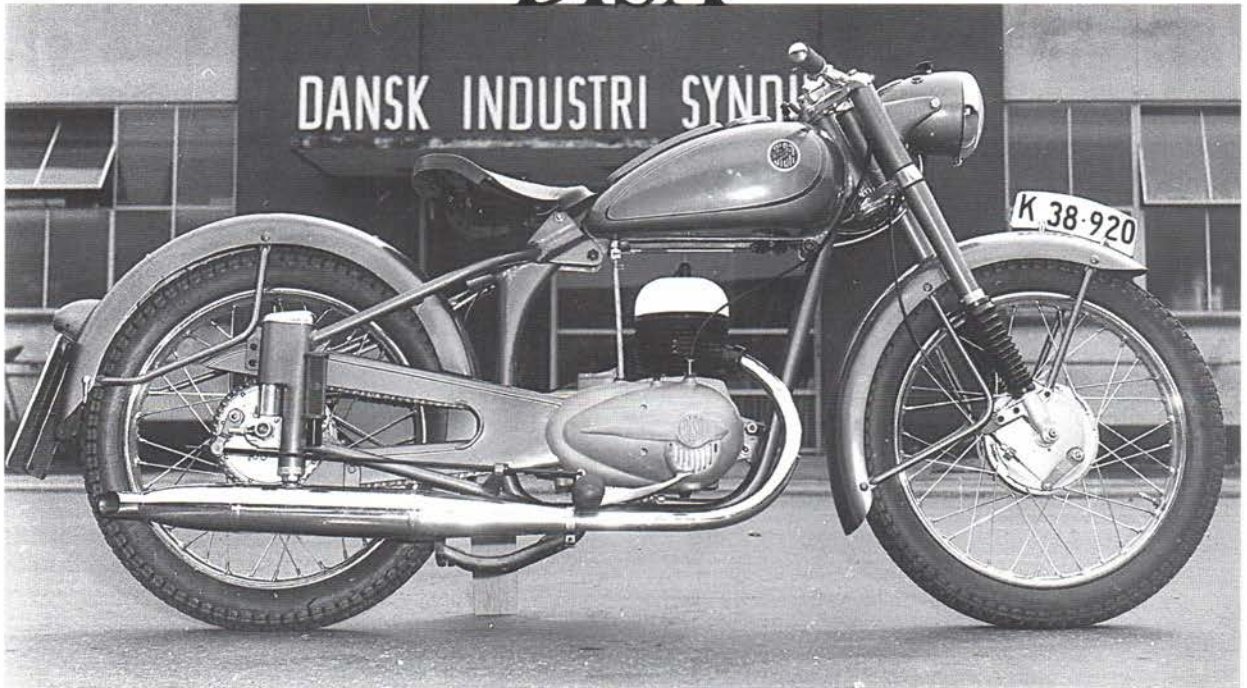
handlingerne endte resultatløst, da Victor Riley solgte fabrikken til Nuffield.

AC Cars forøgte at få ret til at producere BMWs uafhængige foraksel og tandstangsstyring, men AFN nægtede dette. Da krigen brød ud var AFN langt fremme med planerne om en selvstændig engelsk produktion af BMWs biler, men sådan skulle det jo ikke gå.

Ib Jensen

Denne cabriolet er udstyret med den kraftigere foraksel og bilen stod i en årrække i et drivhus på Køge-egnen. Den kom herefter til Jylland, hvor restaureringen blev påbegyndt. Projektet blev dog opgivet og bilen kom tilbage til Sjælland igen, hvor den blev restaureret til sin nuværende skikkelse og fremtræder med små afvigelser helt original. Motoren er blevet udstyret med to i stedet for den ene Solex karburator. Nogle hundrede kilometer afslørede, at man med kalechen





Arne A. Jørgensen er DKW-eksperten fremfor nogen. Ingen er som han inde i mærkets historie og har samtidig den helt grundige tekniske indsigt.

I en årrække har Arne Jørgensen været redaktør af DKW Klubbens tidsskrift *Skylleporten*, og til det har han skrevet en artikel om et beslægtet emne, DISA's forsøg på efter krigen at få gang i en dansk produktion af en let motorcykel, som et sidestykke til den robuste Nimbus.

Vi er glade for at have fået lov at delagtiggøre en større kreds i Arnes artikel, hvis billedmateriale for en stor del kommer fra DVK's arkiv.

Dansk Industri Syndikat, oprindelig med det sidestillede navn Compagnie Madsen A/S, men populært kaldet Riffel-Syndikatet, blev oprettet ved århundredeskiftet og satte en større produktion i gang af det rekylggevær, den fremragende artilleritekniker og matematiker, lærer ved officersskolen og senere generalmajor og krigsminister W.H.O. Madsen (1844-1917) havde konstrueret så tidligt som i 1885. Vi er mange som i vores soldatertid har stiftet bekendtskab med det pålidelige automatvåben, der med mindre ændringer blev fremstillet i flere menneskealdre både til det danske forsvar og til eksport.

DISA's produktion af Madsen maskingeværet og de selv samme 20 mm maskinkanoner som 9. april 1940 lavede huller i de tyske Horch spejder-panservogne var så fristende for den tyske besættelsesmagt at det ikke kunne undgås at DISA's store fabrik i Københavns Frihavn blev tvunget til at arbejde for tyskerne. Med voksende held saboterede BO-PA flere gange produktionen på hovedfabrikken i Frihavnen og Holger Danske filialen i Hellerup Havn, hvor der især blev fremstillet lytte-

udstyr. Hvor stor en virksomhed det var, fremgår af at arbejdsstyrken var på 1.800 mand.

Interesserede anbefales at læse en detaljeret beskrivelse af sabotagerne i Erik Johannesen: *Sabotager 1940-1945*.

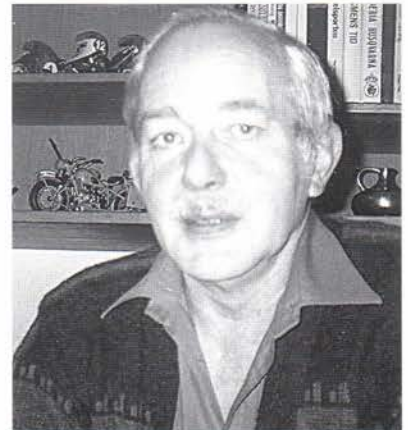
Her overlader vi ordet til Arne Jørgensen:

Blandet Landhandel

I 1945 stod våbenfabrikken DISA bogstavelig taget uden kunder, så man skulle i en fart finde et andet varesortiment til at beskæftige firmaets højt kvalificerede ingeniører og håndværkere.

Pensioneret ingeniør Aage Pelle fortalte mig, at i efterkrigsperioden fremstillede man så forskellige produkter som oliefyr, Jungmans benzinstandere, hængelåse, 3-hjulede børnecykler, hospitalssenge og i halvtredserne igen Madsen maskingeværer, patronbånd, magasiner, lavetter og mortérer og granater til disse, samt det lærreds seletøj som hærens soldater var udrustet med.

Politiet blev, modsat hæren, også udrustet med Madsen maskinpistoler.



Arne Jørgensen

Som det ses, var DISA noget af en blandet landhandel i slutningen af fyrrerne og man var altid på jagt efter nye produkter.

Idérig ung mand

På det tidspunkt var den unge og meget initiativrige ingeniør Aage Uth ansat hos DISA. Uth fik senere en lang og smuk karriere i dansk industri, bl.a. som bestyrelsesformand i B&W. Såvidt jeg har kunnet spore tilbage, var det på Aage Uths initiativ at tanken om en produktion af motorcykler opstod, det var ialtfald ham der var primus motor i hele forløbet, som tog sin begyndelse sidst i



fyrrerne. Efter at det var lykkedes at få DISA's bestyrelse, med formanden Mærsk McKinney Møller i spidsen, med på idéen.

På sporet af Skaft

I 1947 var Aage Uth kommet undervejs med, at DKW's grundlægger Jørgen Skaft Rasmussen med familie ved krigens afslutning befandt sig i Nordtyskland.

Jørgen Skaft Rasmussen var som bekendt flyttet fra Zschopau til Sakrow-Potsdam ved Berlin i 1938, efter at han forlod Auto-Union. I Berlin beskæftigede JSR sig med motorkonstruktioner sammen med sin yngste søn Arne, bl.a. udtog han den 30. januar 1943 patent på en flercylindret totakts modstempelmotor, sikkert tiltænkt Framo V 501 varevogn (1939/43) der dengang var monteret med en 2-cyl. dobbelstempelt motor på 500 cm³ af JSR's egen konstruktion.

I foråret 1945 nærmede russerne sig Berlin og Skaft Rasmussen familien flygtede i februar nordpå til Slesvig-Holsten. Med sig i vognen med påhængsvogn havde han bl.a. sine konstruktionstegninger til den motor, som senere blev til DISA motoren.

Tilbage til Fædrelandet

Hvordan Uth fik opsporet Skaft Rasmussen fortæber sig i det uvisse, men det lange af det korte var, at han med hjælp fra den nuværende BMW-importør Nic. Christiansen i Kolding fik udvirket, at familien Rasmussen kom over grænsen og tilbage til Danmark i 1948.

Med tilbage til Danmark havde Jørgen Skaft Rasmussen, udover sin hustru Teresse, deres yngste søn Arne og dennes hustru. Arne Skaft Rasmussen var som faderen uddannet maskiningeniør og han kom til at stå for den praktiske konstruktion af den nye DISA motorcykel.

Mændene bag projektet

DISA's mc konstruktionsteam i 1949 var ikke særlig stort, det bestod af følgende ledende personer: Chef Aage Uth, ingeniør og primus motor i projektet. Konstruktør Jørgen

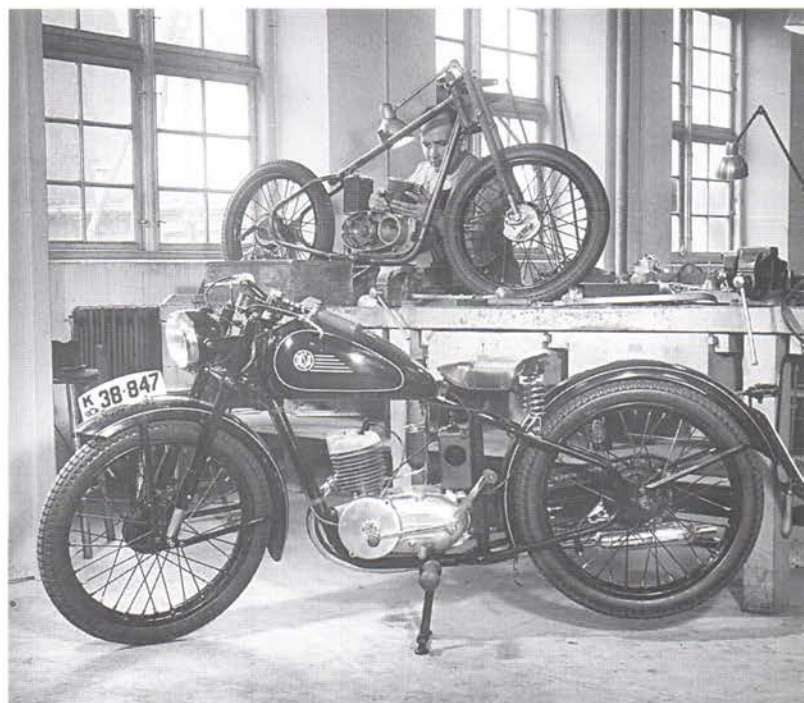
Skaft-Rasmussen, patenthaver og idémand bag projektet. Arne Skaft-Rasmussen, ingeniør, stod for den praktiske konstruktion. Aage Pelle, ingeniør, stod bl.a. for kalkulationer og prøvekørsler. Svend Aage Jensen, værkfører for maskinværkstedet.

Stort brød slås op

Konstruktionsarbejdet er formodentlig begyndt engang sidst i 1948 og skred rask fremad, DISA var jo efter danske forhold et stort, veletableret firma som var for-

trolig med serieproduktion og som havde den fornødne ekspertise og kapitalmæssige baggrund.

I december 1949 er den første prototype færdig og den 4. januar 1950 bliver den præsenteret for den samlede danske verdenspresse, Berlingske Aftenavis har næste dag historien på forsiden, sammen med branden i Panoptikon-Bygningen i København. Man fortæller om den nye danske motorcykel, maskinen vejer knap 70 kg. og motoren er på 125 cm³ og cyklen forventes at kunne køre 45-50 km. på literen. Karburatoren er anbragt i krumtaphuset (det var nu på siden af det, men under sidedækslet) og at krumtappen er ensidigt ophængt, gearkassen er sammenbygget med krumtaphuset og indeholder 2 fodbetjente gear. Maskinen har svinghjulsmagnet til tændingen, med en ladespole til forsyning af batteriet, som leverer strøm til lysanlæg-



Den første prototype fra 1949 fotograferet i værkstedet kort før den blev forevist for pressen.

get. Stellet er opbygget konventionelt, men med teleskopforgaffel.

Hele denne enkle konstruktion medfører, at motorcyklen kan fremstilles til en billigere pris end alle andre fabrikater, udtaler Industrisyndikatet.

„Det er ikke nogen hemmelighed, at såvel Skaft Rasmussen som Industrisyndikatet regner med, at den nye motorcykel vil slå de nuværende trædecykler ud. Den bliver så billig i anskaffelse, at de fleste mennesker vil få råd til at købe den, og skatten på den bliver kun 12 kr. om året“.



Samme maskine set fra chokolade-siden, hvor karburatoren er anbragt under det højglanspolerede sidedæksel. Stellet blev senere næste uændret anvendt til Disa V 100.

Arne Skaft Rasmussen på den 125 cm³ Disa prototype som blev vist på udstillingen i Forum 1952.



10 Motorcykler skal ødelægges

Man arbejder i øjeblikket på 9 andre prøvemaskiner og de 10 eksemplarer vil i det kommende halve år blive udsat for hårde prøver. For man skal nu undersøge, hvorledes man kan få ødelagt maskinerne og hvor lang tid det tager at få dem brudt ned.

Først når disse forsøg er tilendebragt, vil man producere 500 nye eksemplarer, der vil blive solgt gennem forhandlerne. Viser det sig så, at disse også gør lykke, er det meningen at starte serieproduktionen.

Sådan skrev pressen i januar 1950. Som det ses var optimismen stor og man lagde ikke fingrene imellem når fremtidsvisionerne skulle fremlægges.

Den nye DISA var en nydelig lille motorcykel som bestemt ikke faldt igennem ved sammenligning med de konkurrerende mærker, der på det tidspunkt hovedsagelig var af engelsk oprindelse, tyskerne var jo først

Prototypen Disa V 125 1952. Som det fremgår af billedet er maskinen harmonisk og funktionel i udseendet. Med Jurich affjedring af baghjul og svingsaddel levede Disa V 125 fuldtud op til datidens internationale standard.

ved at komme rigtig igang igen, og eksporterede ikke så meget til Danmark, som de blot få år senere skulle komme til.

Motoren blev testet både i prøvebænk og på landevejen, og resultat af det blev en del ændringer, hvoraf de vigtigste var, at slagvolumen blev forøget til 150 cm³ og den fik en 4 trins gearkasse, samt flere forskellige stel, hvoraf de sidste var forsynet med Jurich baghjulsaffjedring.

Pelle og Jensen beretter

De to pensionerede DISA medarbejdere, ingeniør Aage Pelle og værkfører Svend Aage Jensen fortalte mig ved en middag hos Pelle hvordan de to, som var dybt involveret i projektet og som overlod mig det tekniske materia-

le og nye ukendte billeder som de begge var i besiddelse af, huskede forløbet af motorcykelproduktionen. Aage Pelle: Jeg blev tilknyttet projektet på et tidligt tidspunkt og havde hovedsagelig ansvaret for materiale og underleverandør-kalkulationen, samt prøvekørslen af prototyperne, derved fik jeg et nært forhold til Arne Skaft Rasmussen, et venskab som ved brevveksling blev holdt vedlige til ASR's død i 1994. Ligeledes lærte jeg Jørgen Skaft Rasmussen at kende, men naturligvis ikke så nært som ASR, som jeg

arbejdede sammen med til hverdag.

Skaft kom med Linie 9

Jørgen Skaft Rasmussen, som jo dengang var godt oppe i årene, kom jævnligt for at tilse motorkonstruktionen. Han kom altid med sporvogn til Strandboulevarden og spadserede det sidste stykke ad Århusgade til fabrikken i Frihavnen. Når han kom på tegnestuen, med blød hat og åbentstående frakke, kunne man spore en vis nervøsitet hos sønnen til besøget var ovre.

Selvom JSR altid var meget venlig og beredvilligt besvarede alle tekniske spørgsmål, var han også en meget bestemt herre, som man ikke begyndte at spørge om vejret udenfor.

Jeg husker engang, jeg var til møde i direktionen med ham, såvidt jeg husker var emnet planlægning af produktionen. Under mødet var der en der foreslog, at ASR kunne stå for dette, men her greb JSR omgående ind og skar igennem, „Min søn er en dygtig motorkonstruktør, men han skal ikke under nogen omstændigheder have noget at gøre med selve produktionen“. Og dermed basta!

At Jørgen Skaft Rasmussen var familiens naturlige overhoved, var der for mig ingen tvivl om, og ovenstående replik viser også hans legendariske sans for at vælge det rigtige menneske, uden persons anseelse, til en given opgave. Efter min mening var JSR er dygtig ingeniør både hvad teknik og produktion angår, men hans sans for at vælge de rette medarbejdere til ledende poster var nok det mest fremtrædende træk ved ham





og sikkert hovedårsagen til, han tidligere kunne opbygge et industriimperium af den størrelse, som DKW jo blev.

Et uheldigt valg

Konstruktion og ikke mindst afprøvning af motorer for at finde eventuelle svage punkter tager tid, og for at komme igang med produktionen hurtigst muligt, besluttede DISA at sende en motorcykel på markedet med en motor af fremmed fabrikat, indtil man var klar med sin egen.

Valget faldt på den lille engelske 2 gears 98 cm³ Villiers motor, indbygget i en let ramme. Maskinen blev sendt på markedet i begyndelsen af halvtredserne under navnet DISA V100. Desværre viste den sig at være et flop, og hele miseren lå i det valgte motorfabrikat, som slet ikke levede op til de angivne specifikationer fra den engelske leverandør.

Spadseretur

Aage Pelle fortæller, at allerede under de første prøvekursler på landevej viste det sig, at den var rivende gal med effekten, for på nogle små bakker i Nordsjælland måtte han stå af og gå ved siden af maskinen, fordi den simpelthen kun kunne trække sig selv op over.

Hjemme på fabrikken i Frihavnen satte Svend Aage Jensen motoren op i prøvebænken og kunne hurtigt konstatere, at af den af Villiers angivne effekt på 2,8 HK. var kun halvdelen til rådighed og det var forklaringen på, at Pelle måtte stå af og spadsere.

Engelsk Slendrian

Hvis det så havde været et enkeltstående tilfælde havde det været til at leve med, fortsætter Sv. Aa. Jensen, men der var så store udsving i effekten, at vi måtte have hver enkelt motor i hele den ca. 200 stk. store serie op i prøvestanden for justering. Det var et kostbart og tidsrøvende job, forårsaget af slendrian ved montagen hos Villiers, og set i bakspejlet havde det nok været et bedre valg at montere DISA V 100 med enten en Sachs eller Ilo motor, begge havde stort ry for ydeevne og kvalitet.

Det havde ihvertfald hjulpet geval-

digt på det ry, DISA V 100 fik af eftertiden.

Arne Skaft Rasmussen var aldrig tilfreds

I første halvdel af halvtredserne blev der fremstillet flere 125 cm³ prototyper, hvoraf vi har billeder af den ene, inden man lagde sig fast på slagvolumen 150 cm³ som blev den endelige motorstørrelse. 4 prototyper var da blevet afprøvet både i prøvebænken og ikke mindst ved langvarige landevejsforsøg, gennemført af Aage Pelle samt flere af Sv. Aa. Jensens svende fra forsøgsværkstedet, og resultaterne var sådan, at maskinen nu opfyldte fabrikkens krav til ydeevne og kvalitet, så i foråret 1954 blev den meldt produktionsklar.

Hvorfor den lange konstruktions-tid? Svaret må delvis stå hen i det uvisse, men en af årsagerne var efter Pelles og Jensens udsagn at ASR aldrig var helt tilfreds og altid lige skulle hale yderligere effekt ud af motoren, inden han slap den løs for alvor.

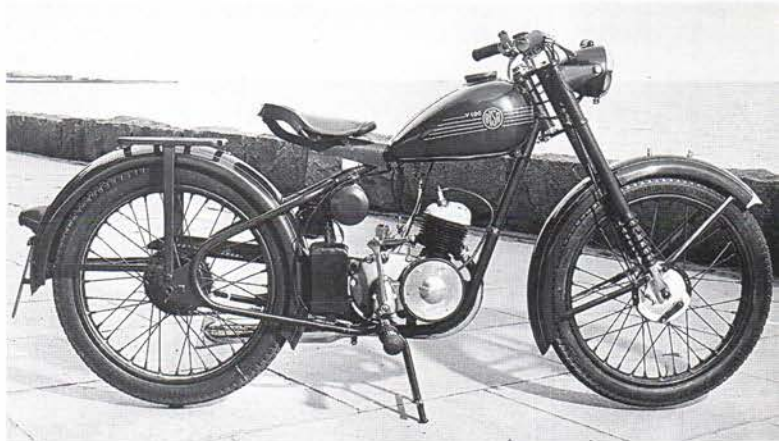
Disa V 150 kørte virkelig godt

I følge Mogens H. Damkiers prøve-kørsel af den sidste prototype i Skandinavisk Motor Journal kørte DISA V 150 virkelig godt og at den havde udseendet med sig, fremgår af vores billede.

Aage Pelle havde kalkuleret sig frem til en pris af ca. 2800 Kr. på gaden, så prismæssigt lå den godt i forhold til konkurrenterne på markedet.

Flere penge i Krudt og Kugler ?

At maskinen ikke kom i produktion skal nok ses i lyset af flere faktorer, som tilsammen fik DISA's bestyrelse til at trække følehornene til sig. Hverken Aage Pelle



Disa V 100 som blev sat i serieproduktion i 1951/52, med den famøse 98 cm³ Villiers motor.

eller Sv. Aa. Jensen husker i dag den eksakte grund, men en af grundene kunne være den begyndende tilbagegang på det internationale marked for motorcykler, en anden grund kunne være, at V 150 simpelthen blev færdig rundt regnet et år for sent.

En helt tredje og nok så sandsynlig grund er, ifølge Pelle, at Industri-syndikatet simpelthen fik en stor våbenordre og ikke havde produktionskapacitet til begge dele.

Teknikken i DISA V 150

Det følgende er en beskrivelse af Jørgen Skaft Rasmussen's sidst udtagne Patent Nr. 77559 af 3. Maj 1954, som var grundlaget for hans og hans yngste søn, Arne Skaft Rasmussens motorkonstruktion til DISA V 150 for „Dansk Industri Syndikat A/S“ København.

De nedenstående i klamme anførte cifre henviser til Jørgen Skaft Rasmussens patent-tegninger, vist på denne side.

3 af Sv. Aa. Jensens folk med en serie på 20 DISA V 100, som netop er færdigmonterede og klar til afsendelse til Nimbus-DISA forhandlerne.





Motorkonstruktionen

Motoren var opbygget som en konventionel vendeskylllet totakts motor, krumtappakslen er ensidigt lejret, med et kraftigt rulleleje anbragt på akslen inde ved svinghjulet, derefter er der en dobbelt simmerring, der lukker gas- og olietæt for det egentlige krumtaphus, udenfor simmerringen er primærdrevets kædehjul monteret og på den akselende, som er længst væk fra krumtappens svinghjul, er monteret et kugleleje som smøres af gearkassens olie, yderligere en simmerring lukker olietæt ud mod svinghjulsmagnetens kammer.

Lignende konstruktioner var set før, det nye ved DISA motoren var drejeventilen, som ikke blot styrede indsugningen, men også åbning og lukning af skyllekanalen, og det var her Skaft Rasmussen's patent kommer ind.

Drejeventilen var udformet som et selvstændigt, aftageligt aggregat bestående af en stator (2) (ventilhuset, formet som låget på en kagedåse) og en rotor (19) (drejeventilen). Rotoren er lejret i et dobbeltraded, indstilleligt kugleleje (17), og den drives med rundt af krumtappakslen, idet krumtapsølen (20) er forlænget på en måde, så den virker som en medbringertap, i indgreb med en bøsning (20a) i rotoren. Drejeventilen virker på den måde, at statorens og rotorens flader er samlet så tæt, at gassen ikke kan trænge ud mellem disse, tolerancen er 1/100 mm og en del af spillerummet optages af en oliefilm, for yderligere at sikre tætheden er der en labyrintpakning i drejeventilen, idet en cirkulær læbe på rotoren løber i en drejet gang på statoren. Hele drejeventilen danner sidevæg i krumtaphuset på den måde, at statoren monteres gastæt i det siluminstøbte krumtaphus.

I statoren er der en aksial gennem boring (23) og det er motorens indsugningskanal, hvor karburatoren er direkte monteret. Rotorens udskæring (22) åbner for indsugningen således, at gassen på grund af vakuumet i krumtaphuset under stemplets opadgående bevægelse suges gennem den afdækkede åbning ind i krumtaphuset. Ved krumtappakslen vide-

Sådan virker DISA konstruktionen

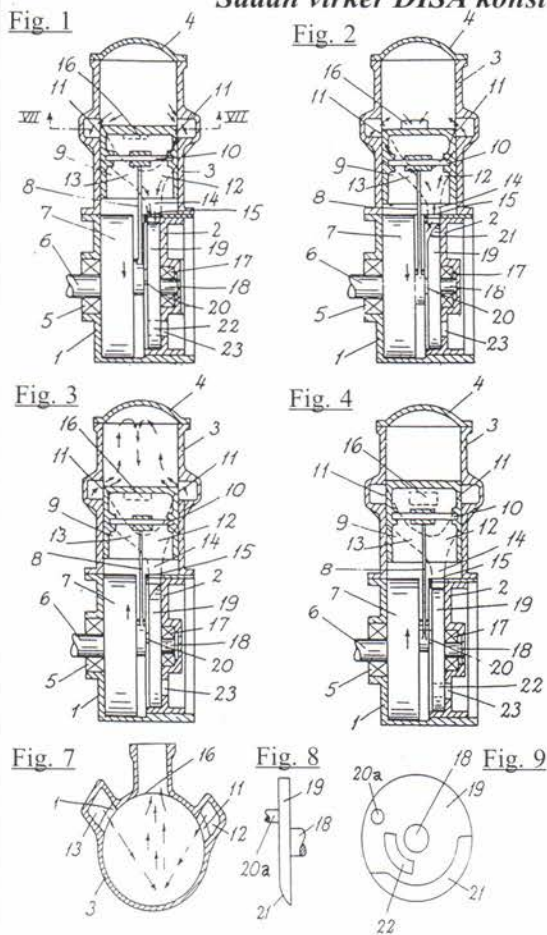


Fig. 1

Forbrænding:

Stemplet på vej ned, skylleportene afdækkes i cylinderen (11), men skyllekanalen er lukket ved krumtaphuset af drejeventilen (15), indsugningen er i afsluttende fase (22).

Fig. 2

Udstødningsporten afdækkes (16), drejeventilen åbner for skylningen (15) og lukker for indsugningen (23), forkomprimeringen begynder.

Fig. 3

Stemplet på vej op, udstødningsporten lukkes (16), skylningen afsluttes.

Fig. 4

Komprimeringen begynder, drejeventilen lukker skyllekanalen (15) og åbner for indsugningen (22).

Fig. 7

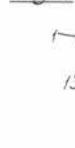


Fig. 8



Fig. 9



Fig. 8-9

Drejeventilen i plan og profil.

re, drejende bevægelse lukkes indsugningsåbningen igen, og som på enhver anden totakter forkomprimeres den friske gas under stemplets nedadgående bevægelse.

På den almindelige totakter begynder skylningen fra krumtaphus til cylinder i samme øjeblik, stemplet afdækker skylleportene i cylinderen, men på Skaft Rasmussens konstruktion afdækkes skylleportene først, men der finder ingen skylning sted, fordi skyllekanalens munding til krumtaphuset (15) er lukket af rotorens ydre kant.

Derefter afdækkes udstødningsporten (16) og først når stemplet er i bund åbner rotorens udsparring (21) for skyllekanalen. I skyllekanalen opstår der naturligvis en vis trykstigning, efter stemplet har afdækket skylleporten, men denne stigning er udlignet inden rotoren åbner for skylningen. Fordelen ved at lade skylningen ske så sent er for det første, at trykket under forkompressionen bliver så stort, at gassens gennemstrømningshastighed gennem skyllekanalen bliver meget stor og derfor sikrer, at cylinderen effektivt bliver tømt for restgasser fra den tidligere forbrænding. For det andet kan man styre, ikke blot indsugningen, men

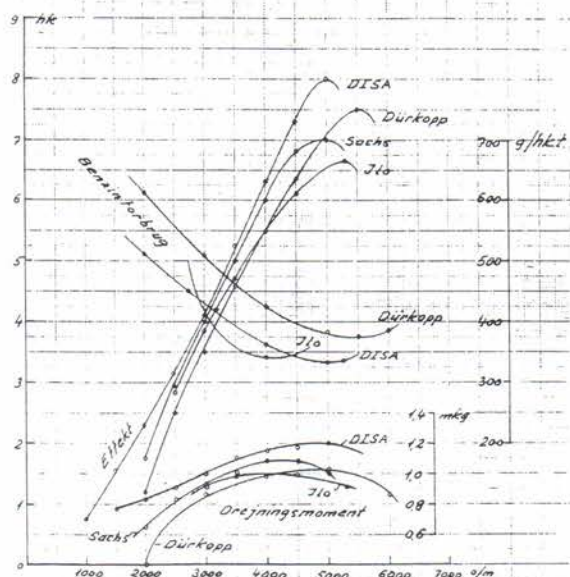
også skylningen som man vil, og for det tredje er der kun åbent mellem krumtaphus og cylinder i selve skylleperioden, der som nævnt udfolder sig under et stort overtryk fra krumtaphuset med det resultat, at forbrændingsnedslag fra cylinder til krumtaphus ikke kan finde sted.

I det foranstående er talt om skyllekanalen og skylleportene, det kommer sig af, at skyllekanalen (14) i virkeligheden tvedeler sig i skyllekanalerne (12 & 13) og munder ud i skylleportene (11) på hver side af udstødningsporten (16).

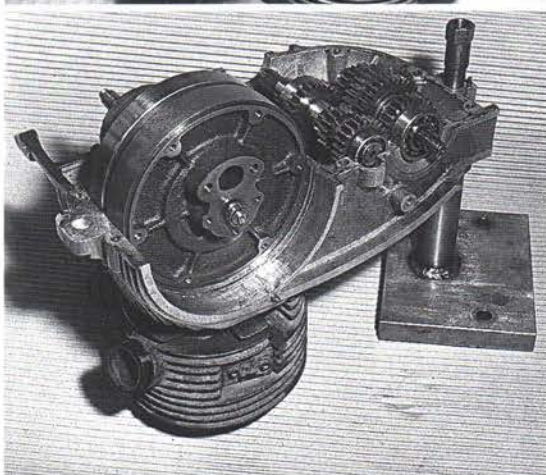
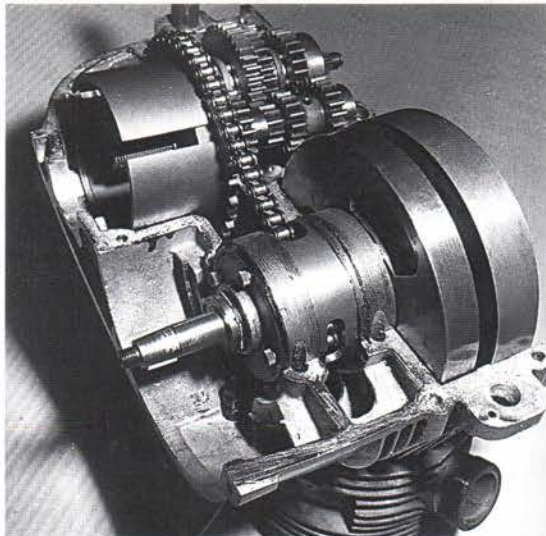
Da de to skyllekanaler (12 & 13) går ganske tæt forbi udstødningskanalen (16) opnår man en fjerde fordel, idet der herved finder en temperaturudjævning sted af skyllegassen, hvilket i forbindelse med den effektive skylning bevirker, at trods det den gang høje kompressionsforhold på 8 : 1 undgik man tændingsbanken, selv under hård acceleration i højt gear.

Motorens ydelse bedømmer man ud fra hestekraftkurver, der er en afspjuling af drejningsmomentet. Ved at studere kurvebladet for Skaft Rasmussens DISA motorkonstruktion, vil man se at motoren har en ret så bemærkelsesværdig karakteristisk, for hestekraftkurven går om-

Diagram
over
effekt, drejningsmoment og benzintarbrug
for
DISA-150, Dürkopp-150, Sachs-150 og J10-150



Diagrammet viser resultatet af Industrisyndikatet forsøg i prøvebænk med 4 forskellige motorer.



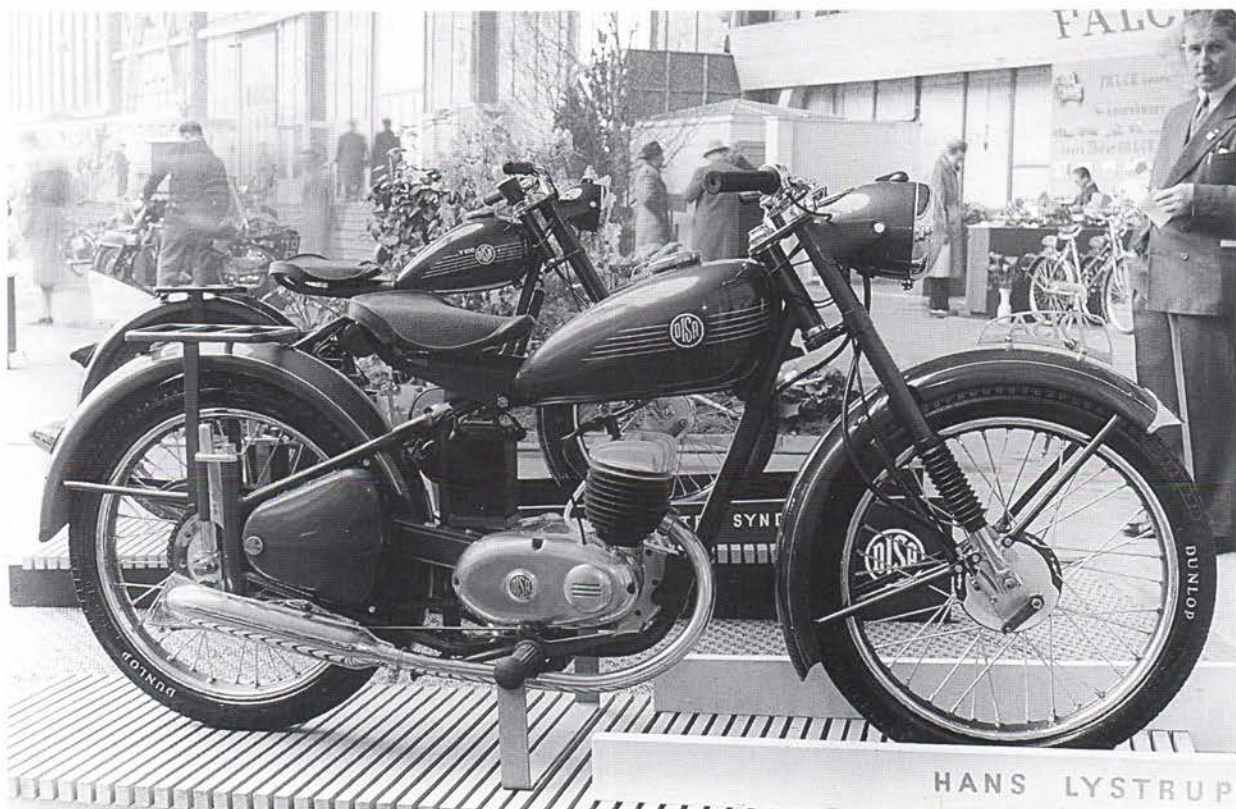
trent fra nulpunktet retlineært op til den maximale ydelse på 8,15 HK ved 5000 omdr/min. Alene effekten ved et så relativt lavt omdrejningstal, var dengang bemærkelsesværdigt for en motor på kun 150 cm³. Litereffekten på 54,5 HK. falder man ikke på halen over i dag, men sammenligner man DISA'en med en af datidens højst udviklede totakts motorer, Adler MB 250, vil man se, at Adler'en har en litereffekt på 64 HK, men den har også 2 cylindre, og sammenligner man de to motorer på et mere

reelt grundlag, nemlig ved hjælp af det effektive middeltryk, har Adler'en et på 5,5 atm. ved en stempelhastighed på 9,57 m/sek. medens Disa'en har et på 4,96 atm. ved en stempelhastighed på 10 m/sek.

DISA V 150 hørte altså til i den bedste halvdel af datidens totakts konstruktioner og dertil kom, at det var muligt at måle effekten helt ned til så lavt et omdrejningstal som 1000 omdr/min hvor den afgav 0,75 HK.

Normalt var det ikke muligt at måle en totakts motors effekt under 2000 omdr/min på den tid, fordi motortypen ikke kunne gå rent ved lavere omdrejningstal, men DISA'en gik rent i tomgang og trak jævnt og rykfrit fra de laveste hastigheder.

Arne A. Jørgensen



HANS LYSTRUP



Fra USA er der kommet et nyt, interessant smøreprodukt på markedet. Der er tale om det man inden for smøreteknik benævner et AW(anti wear) og EP (extreme pressure) additiv.

Produktets navn er MT-10 og kommer fra MPC et specialfirma inden for oliebranchen, beliggende i Pennsylvania.

MPC har en lang række special smøremidler, alle indeholdende det ret unikke MT-10 additiv.

De fleste af os ved måske at smørelolie ikke er en ren olie men indeholder en lang række additiver. Additiver der er helt afgørende for at olien overhovedet kan fungere i praksis.

De fleste kender sikkert også eller har hørt om ,forskellige ekstra tilsætnings additiver som Teflon, PTFE eller molybdendisulfid. Alle med det formål at forøge oliens smøreevne.

MT-10 er et sådan ekstra additiv til en bedre smøring. - Men her hører ligheden også op. MT-10 har en evne til at nedsætte friktion, der langt overgår nogen af de hidtil anvendte additiver.

Den anden forskel er at MT-10 ikke er noget fastpartikel produkt, der kan ændre tolerancer eller tilstoppe oliekanaler og oliefilter.

MT-10 indgår en kemisk forbindelse med metal og udglatter og forsegler overfladen . Denne microfinish , der langt overgår hvad man opnår ved mekanisk bearbejdning, nedsætter i betydelig grad friktion. Resultatet er væsentlig nedsættelse af varmeudvikling, hvilket igen betyder væsentligt nedsat slitage samt reduktion af effekt tab på grund af indre

friktion i maskinens bevægelige dele.

MT-10 har på grund af sin kemiske virkemåde en anden stor fordel. MT-10 kan lappe rivninger hvis disse skulle opstå.

Yderligere opløses MT-10 ikke i vand som almindelig smørelolie, hvilket igen betyder at man ikke taber smøring ved en sprængt toppakning. Hvilket jo normalt har ret så katastrofale følger, disse kan undgås med MT-10.

Ved at anvende MT-10 som additiv i smørelolien opnår man derfor umiddelbart en lang række fordele som man ellers ikke har mulighed for: Langt bedre beskyttelse mod slid, ingen risiko for tilstopning af oliekanaler/filter, større effektiv ydelse, d.v.s. flere netto heste, bedre acceleration og større tophastighed, længere pr. liter brændstof, lettere start ved kold motor (mindre strømforbrug) samt en meget vigtig ting i forbindelse med koldstart, ” smøring” straks fra start allerede inden der er dannet olietryk.

MT-10 er nem i brug. Motorer påfyldes MT-10 gennem oliepåfyldningsstuds. Det samme gælder gearkasser/differentialer, automatgearkasser, hydrauliksystemer m.m..

Den kemiske proces starter straks ved varme (ca 60°) og bevægelsesenergi. Erfaring viser dog at fuld effekt først opnås efter ca 300-500 km. Virkning holder til gengæld længe, 40-80.000 alt efter motortype og kørsel.

Aksler, kæder, lejer smøres med MT-10. Er MT-10 først påført et emne kan den hårde microfinish kun fjernes ved slibning med f.eks. smergel-lærred.

Inden for motorrenovering i USA er MT-10 blevet særdeles populær. I forbindelse med samling af motor smøres alle dele med MT-10. Dette sikrer en 100% perfekt førstegangsopstart, i modsætning til normale forhold, hvor der reelt ikke er en tilstrækkelig oliefilm i alle dele af motor.

MT-10 har været på markedet i USA

i nogle år og har derfor haft mulighed for i paksis at bevise sin fortræffelighed.

MT-10 er blevet kendt og bruges primært inden for industri, jernbaner, truckfirmaer og lignende. Det vil sige erhvervsmæssigt, hvor man ser nøje på om det har sin værdi og kan betale sig.

Ud over selve additivet MT-10 kan der fås en række færdige smøreprodukter med MT-10. Umiddelbart kan nævnes en fin penetrerende olie MO-10, som i modsætning til normale penetrerende olier har en meget god smøreevne, ikke mindst takket være sit indhold af MT-10. Et andet produkt der har interesse og som indeholder MT-10 er PL-10 Power-lift Grease, der ifølge sine specifikationer er en ”State-of-the-art” universal smørefedt med meget høj vedhæftningsevne og totalt vandafvisende.

For dem som er på internet kan det anbefales at besøge MPC’s hjemmeside under HYPERLINK <http://www.mpc-home.com> www.mpc-home.com.

Du kan også ringe til Steffen Frølich ApS på 3253 5922. Er du teknisk interesseret kan du få tilsendt en hel del rapporter m.m. der i detaljer fortæller om funktion, virkning og testafprøvninger af MT-10.

MT-10 leveres som koncentreret additiv i enten 250 ml nok til motorer på op til 3,5 l slagvolumen eller 100 ml nok til ca 1,4 l slagvolumen. En anden beregning af forbrugsmængde er 5% MT-10 i olie. Prisen er henholdsvis 349,- og 139,-.

DVK har indgået en særtaftale således at du som medlem får hele 25% rabat når du oplyser dit medlemsnummer.

Du kan ringe og bestille direkte på

3253 5922

eller fax

3253 6032

du kan også bruge e-mail hvis du er til det:

sfrolich@post6.tele.dk

SCANDINAVIAN Classic Car FESTIVAL

VELKOMMEN til det største skandinaviske arrangement for veteran- og klassiske biler nogensinde. I sommeren 1999 skal Danmark, Norge og Sverige under venskabelige former dyste om de bedst restaurerede biler - de sjoveste tidstypiske udklædninger og de fineste børnebiler.

Stort familieshow

En rigtigt familieoplevelse med konkurrencer for alle aldre. Vi afholder ialt 10 stævner på skandinaviske herregårde. Finalisterne kåres ved et stort show i København og bagefter er der specialudstilling af alle finalebilerne.

PR for interessen

Ud over at alle deltagerere skal more sig, er formålet nemlig at fremme interessen for vores historiske køretøjer - og måske kommer du på TV!

1/2 mio. kr. i præmier

Her er chancen for at vinde uhørt flotte præmier fra en totalsum på en halv million.

Hovedpriserne er **KR. 50.000** og **KR. 30.000**. Desuden gives 10 præmier á **KR. 10.000** og 24 weekendrejser til London samt gaver til alle også børnene.



CONCOURS D'ELEGANCE

Bedømmelse af originale biler i perfekt stand foretaget af nationale- og internationale bilkyndige.

CONCOURS DE CHARME

Publikumsbedømmelse af tidstypisk udklædning af én eller flere personer eller familien med én original bil.

BØRNEKONCOURS.

Konkurrencer for jer under 12 år. Der er 3 klasser:

Fineste børnetrædebil fra før 1974

Bedste sæbekassebil som junior selv har bygget

Vinder af race arrangeret for sæbekassebiler.

Sådan foregår det

Finalister fra de indledende stævner i Jylland, på Fyn og Sjælland går videre til det nationale stævne på Egeskov slot og vindere herfra går videre til den store Skandinaviske finale i Øksnehallen i København.

Hvem arrangerer og hvor sker det?

Kåring af deltagerne foregår på 10 bilstævner i Danmark, Norge og Sverige - nogle kender vi, f.eks. Klampenborg Classic Autojumble, Båstad, Ånnaboda Festival og Ekeberg i Norge. Andre er nye stævner, arrangeret af DVK i Danmark og Norsk Veteranovogns Klub i Norge.

Tilmeldingsfrist 1. januar 1999

Tilmelding og betaling samtidig: Kr. 400 pr. bil og Kr. 100 pr. børnebil (Betal i tide for efter 1.1.99 + 50%)
Deltagere kan tilmelde mere end én bil - men kun én bil i én klasse.

Tilmelding vedlagt betaling sker i den rækkefølge de modtages. Komplet regelsæt fremsendes ved kvittering for deltagelse. Vil du ikke acceptere disse, refunderes tilmelding uden problemer.

*Vi glæder os til at give mange gode oplevelser ved Scandinavian Classic Car Festival
- en gentleman konkurrence på højt niveau for hele familien*

Med venlig hilsen Dansk Veteranbil Klub og Classic Events

Bestem hvor Du vil deltage og i hvilken klasse

SCANDINAVIAN
Classic Car
FESTIVAL

BIL: TYPE: ÅRGANG:

NAVN: POSTNR.:

ADR: BY:

KONKURRENCER: CONCOURS D'ELEGANCE CONCOURS DE CHARME

KLASSER: TIL 1940: VETERANBILER: ÅBEN BIL LUKKET BIL

1941-60: KLASSISKE BILER: HVERDAGSBIL SPORTS- OG LUXUSBIL

1961-74: HISTORISKE BILER: HVERDAGSBIL SPORTS- OG LUXUSBIL

BØRNEKONKURRENCER: ORIGINAL TRÆDEBIL SÆBEKASSEBIL SÆBEKASSEBIL RACET

KLAMPENBORG GALOPBANE 30.MAJ RISTRUP HOVEDGÅRD VED ÅRHUS JUNI/AUG EGESKOV SLOT AUGUST

Tilmelding med betaling til: Classic Events, Box 40, 2000 Frederiksberg, Giro 1199-1672-2863 - senest 1.jan. 1999

**Biler sælges**

VW type 1 årg 56. Meget velholdt, California look, lille bagrudd. Elin Larsen tlf. 20840544

Morris Minor, 4 dørs 1953 med sprogse. Alt rust er lavet. Nye bremses. Mangler lak. Delvist adskilt. Pris kr. 20.000.

Opel Rekord P2, 1962. Original blå, velholdt, ingen rust, motor og bremses reoveret. Skal ikke synes. Pris kr. 25.000. Benny Kvist, tlf. 62282266.

Austin 10, 1934. Eneste cabriolet i Skandinavien. I original stand og velfungerende. 2 personers + 2 i svigermorssæde. Sjøv bil.

Peter Vangsted,
tlf. 33122185/40552560.

Saab 96 V4 årg. 73. Særdeles velholdt, nye dæk, motor 125.000 km, mange reservedele medfølger, anhængertræk, nysynet, kr. 25.000.
Jens Munk, tlf. 65961303.

Volvo P1800, årg. 1962

Dansk bil, rød, skal synes.
Pris kr. 30.000,- evt. nysynet 35.000,-
Ole Callesen 74561611

Corami FF 1600 mrk I-74. Dansk bygget historisk formelracer, som er restaureret („last bolt & nut“) fra 1992-96. Dokumenteret historie med artikler og foto, samt godkendt FIVA vognbog. Frisk racer motor. Hovedrep. Hewland H9 gearkasse med nyt kron/spidshjul. Nye Girling bremses SKF rosejoints nye. Bilstein dæmpere. Racer tandstang. Alu karros. Nye Dunlop Racing. Kørt 3 løb. Opsat og klar til race. Reservedele medfølger. Pris kr. 62.000.

Triumph TR 3A 1959. Reservedelsbil/restaureringsobjekt u. DK papirer. Motor 2138 cc. Original gearkasse. Renoveret diff. Snekke/rulle-styrehus (h.s.). Original fælge 4,5x15“. Alle instrumenter. Fin kaleche. Gamle sæder. Måtter/interior mangler. Ramme i god stand. Karros i stål/ (nye) glasfiber. Gulv mangler. Ledningsnet og div. el.dele mangler. Ialt ca. 85% komplet. Delvis samlet /i kasser. Højeste bud over kr. 22.000/ evt. bytte med Escort mk I.
Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

Veterantraktor. Grå Ferguson 1950 med Jydeland dozerblad, fin mekanisk stand, kr. 4.000.
Jens Bagge, tlf. 74621387.

Chevrolet Pickup 1933, adskilt, urestaureret, nogen rust, ellers meget restaurerbar, mange nye dele, afgift ikke betalt, kr. 35.000.

Studebaker Pickup 1949, 6 cyl. sideventilet, kører, stepside, god stand, skal restaureres, u. afg. kr. 20.000.

Dodge 500, Custom Royal 1956, V8 Hemi, god kørende bil, u. afg. kr. 60.000.
Henv. tlf. 54870068.

Enejer Simca 1100 GLS stationcar årg. 1975. Speedometer 94018 km. Mindre rep. for reg. Bilen sælges p.gr.a. manglende plads for kr. 2.500 afhentet.
Axel Præstegaard, tlf. 98935605.

Alfa Romeo Alfetta GT 1977, med re-noveret 2,0 motor Incl. gigantisk reservedelslager, alt ligger pænt og sorteret.
Troels Maaløe, tlf. 32953292.

Cadillac Coupe 1974. Særdeles god stand. Alt i udstyr. Kun 85.207 miles (136.000 km). Told og moms betalt kr. 58.000.

Jørn Østergaard,
tlf. 98831169, fax 98831129.

Fiat 125, årg. 1970. 1 ejer. Nem at syne. Sorte plader.
Hans Knudsen, tlf. 65962710.

Buick Super 1950 Dynaflo 2 dørs coupe, sort, velkørende original bil, importeret, uden rust, nem at syne (21216160)
Niels, tlf. 39691722.

Ford A 1931 Pickup, nye dæk og batteri, mangler kun syn, kører godt. Prisinde kr. 65.000.

Eigil Madsen,
tlf. 86865041/30959901.

Triumph TR 3 1959 til restaurering, imp. fra Californien, rustfri, kr. 55.000.
L. Koppel/ S. Tønsager,
tlf. 86173740/86191610.

Austin Healey Sprite (frøje) 1960, rustfri, USABil, Bygget til historisk race. Al sikkerhed og undervogn 100% OK. Nymalet alu fælge, normal pris 75.000-100.000. Sælges billigt for kr. 45.000 ved hurtig handel.
Henv. tlf. 33240171.

Ford Popular 1954. Flot restaureret, mange nye dele, synet med plader, kr. 47.500.
Frede Guldager Ølgod, tlf. 75244801.

Peugeot 404 Berline årg. 1970. På originale sorte plader, pris kr. 12.000. Ekstra bil + reservedele kan evt. medfølge.
Keld Clément, tlf. 65361865.

Jeep, orig. amerikansk M 151, Ford, reg. 1 gang 1968 + ekstra reservedele, kr. ca. 18.000.
Lindegård Nielsen, tlf. 74685336.

Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967 (tidlig), sjældnen model, ikke helt komplet, skal synes, kr. 3.500 eller h.b.

Opel Kadett A coupé 1964, chamonixhvid, sidst synet okt. 97, hvide dæksider m.m., kr. 26.500.

Opel Kadett B coupé 1966 (den med de smalle baglygter) rød, skal synes, rimeligt pæn indeni, kr. 3.000 eller h.b.
Thorleif Tofte-Hansen,
tlf. 55996119 (17.30-19.00).

Austin A55 Cambridge, 4 dørs saloon, sort m. rødt læder og original soltag, indregistreret, fin stand.
Søren D. Jensen, tlf. 97324705.

Wolseley 1947, 4 dørs sedan, sort i god og køreklar stand.
Niels Frølich Nilsson,
tlf. 48278302/20407240.

M.G. B Roadster 1964. Hvid med forkromede trådhjul. Ikke vinterkørt de sidste 13 år. Nysynet med ombyttormotor, nyrenoverede bremses, rustfri, mangler lidt finish. Fast pris kr. 66.000.
Peter Knudsen, tlf. 39619719.

Skoda S 110R coupé 1973, som ny indvendig, al krom nyt. Alufælge, nye dæk, kører daglig, pris kr. 20.000, evt. bytte. Skoda Octavia Combi st.c. 1963. Som ny indvendig, pæn stand, kører godt, sjældnen model, pris kr. 15.000. Kvart vægt-afgift. Evt. bytte.
Henv. tlf. 47742181/40263181.

4 stk. Buick Skylark 64.-65.-66. + et kæmpe lager af reservedele sælges grundet dødsfald.
Henry Madsen, tlf. 75431045.

Lea Francis. 14 HP Light Saloon. 1946. Delvist adskilt, men komplet.(Der mangler kun en nummerpladeklap.) Skal restaureres. Uhyre sjældnen. kr. 28.000,- . Gorm Bang Olsen.32587872 efter kl. 17.00

Porsche 356 B Coupe. 1963. En rigtig køremaskine. Indregistreret og klar til blast off. Pris kr. 190.000,- Gorm Bang Olsen 32587872 efter kl. 17.00

Porsche 356 C Coupe. 1965. Vrag til genopbygning for den, der har tiden foran sig. Adskilt, men stort set komplet og med 2 motorer. Pris 33.000,-. Gorm Bang Olsen 32587872 efter kl. 17.00

Studebaker Champion Business Coupe 1951. Den berømte "Bullit"-model. Ekstrem i enhver henseende. Indregistreret. Gid ingen vil købe den, så jeg selv kan beholde den. Pris kr. 100.000,-. Gorm Bang Olsen 32587872 efter kl. 17.00

Studebaker Champion convertible 1952. Totalt renoveret, men mangler samling. Mangler kaleche og -stativ. En vogn, der vil gøre sig i bybilledet. Kr. 110.000,- . Gorm Bang Olsen 32587872 efter kl. 17.00

Studebaker Champion Sedan. 1954. Den smukke Raymond Loewy model. I rigtig flot stand. Lige klar til at køre til syn. Kr. 68.000,- (Synet 70.000,-) Gorm Bang Olsen 32587872 efter kl. 17.00.

Triumph TR 4. 1963. Det sjoveste man kan gøre med tøj på, er at køre min TR 4. Sat op til race og ukomfortabel som bare f.... Aldrig alvorligt skadet. Ej indreg. Pris kr. 92.000,-.Gorm Bang Olsen 32587872 efter kl. 17.00

Buick Skylark Coupé, 1965. Grundet vor søns dødsfald sælges hans utrolig flotte Buick Skylark Coupé 1965. Bilen er fuldstændig totalrenoveret og fremtræder som ny og 100 % original med lakering i candyrød med brillant + 9 gange lak. Står med totalrenoveret motor, gearkasse + 2 sæt hjul. Originale kapsler + orig. radio.

Har hentet 3 pokaler på udstilling og tilkendt DVK og AI plakette for veludført restaurering. Kun kørt om sommeren.
Henry Ø. Madsen, tlf. 75431045.

Ford GLX 2,0 coupé (den med amerikaner front), 1972, km 165.000, indre træpaneler, velkørende: motor, bremses, dæk, udstødning m.v. er ok, lidt rust, vandpumpe skal skiftes (ca. 1.000 kr.), pris kr. 3.000. Henv. tlf. 86138676.



KØB - SALG - BYTTE



Renault 4 CV årg. 1959. Adskilt, men godt restaureringsobjekt. Pris kr. 2.600. Lars Skov, tlf. 65302886.

Biler købes

Volvo Amazon. Herregårdsvogn/sedan Ole Callesen 74561611

Escort mk I fra 1968-74 med skivebremser (for) købes i rimelig stand til gade & race. Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

Søges **cabriolet** til restaurering årgang **28-35.** Leif, tlf. 74642357.

Austin 7 eller **Morris 8** købes til projekt race. P. Strohmann, tlf. 49132707/21231313.

Chevrolet 1957. Al originalt literatur samt brochure materiale har interesse. Morten Gadegaard, tlf. 97225857, fax 97224141.

Biler byttes

Opel Six cabriolet 1934 i urestaureret og slap tilstand evt. bytte med ældre **Harley D.** eller byttes bort med færdigrestaurering af **Plymouth Roadster 1933.** John Kristensen, tlf. 98521528.

Dele til biler sælges

Til Renault 4 CV sælges følgende dele: 1 motor, 2 gearkasser, 3 motorhjelme, 1 fronthjelm, 8 døre, 5 kofangere, 2 startere, 2 dynamoer, 6 fjedre, 1 bagskærm, 1 elvarmeapparat og diverse pyntelister. Pris ialt kr. 1.800. Lars Skov, tlf. 65302886.

Diverse dele til **Austin A40 Futura.** Benni Falk, tlf. 75871507.

Volvo Amazon front, kr. 250,-. Martin Jensen, tlf. 75912427.

Diverse reservedele til **Opel Coupé P2** og **Opel Manta B** sælges, evt. samlet, kr. 2.000. A. Andersen, tlf. 40971083.

Til **VW Karmann-Ghia 56:** 4 kofangerhorn, 1 midterstykke, 1 højrehjørne bag, samlet pris kr. 1.500. S. Lauersen, tlf. 43457712.

Til **Opel Kadett A:** næsten alt haves, motorer, gearkasser, bagtøj, større eller mindre dele, også karrosdele, priser fra kr. 50,-.

Til **Kadett B:** masser af dele haves, bl.a. ruder, klapper, stort og småt, priser fra kr. 50,-.

Til **Fiat 126 Berlina 1972-75:** nye SBS bremsebakker, selvjusterende, kr. 150,- pr. sæt.

Fiat 850 1964-67 og **Fiat 600 1964-69:** Nye bremsebakker sælges pr. sæt kr. 150,-.

Til **Peugeot 204 Berline:** 2 nye bagskærme á kr. 600,- eller kr. 1.000 for begge.

Til **Citroën 2 CV** og **Ami:** nye luftfiltre sælges (papirindsatser), pr. stk. kr. 50,-. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119 (17.30-19.00).

Dele til biler købes

Ford Taunus P2 og **P3** årg 1958-63. **Opel PI** og **P II** og **Kaptajn.** årg. 1958-63. Henv. 97162671.

Udst. manifold 55-58'er **Chevy V8** small Block. Moon vent. cover 68 Chevy. John Bech, tlf. 75721253.

BMW 501/6: krumtap købes. Ib Jensen, tlf. 53994762, fax 43993562.

Til Volvo Amazon. B16 front + gitter. 1957-61. Andre dele har også interesse. Ole Callesen 74561611

Til Healey 3000/Sprite/MG Midget købes 1 sæt gulvrammer og ryglæn- stand underordnet. Henv. tlf. aften 64732032.

V. forskærm til **MB 190 1957,** andre dele har også interesse. Leif Boye-Roed, tlf. 66115096.

Bussæder, dobbelte og enkelte og helst fra før 1960 købes. Torben Aggerbeck, tlf. 44774129, fax. 44774006.

MC'er sælges

Harley Davidson 1951 Hydra Glide, fuldstændig original, totalt renoveret, pæner end ny, nysynet, kr. 110.000. Henv. tlf. 54870068.

Zündapp Bella scooter årg. 1954 med papirer men ikke komplet. Benni Falk, tlf. 75871507.

Nimbus 49 rød meget flot stand, krom hjul, tank, lædersæder, nye dæk, nyt sologear, motor har en mislyd. Kr. 28.000. Preben Høybye, tlf. 43520532.

NSU Superlux 57. Renoveret, nysynet og velkørende, kr. 14.500. Steffen Parris, tlf. 45572012.

NSU Prima Scooter 1958 til restaurering eller reservedele. Med original reservedels brochure sælges eller byttes med tilsvarende **Vespa Scooter** eller reservedele. Morten Gadegaard, tlf. 97225857, fax. 97224141.

Diverse sælges

Gammel **ESSO benzinstander** (DDPA) med håndsving og to 5 liter måleglas sælges evt. bytte med hærens **Taprifffel model 1848** eller andet gammelt skydevåben. Jens Toft, tlf. 97343233.

Röntgenapp. til metalanalyse, kr. 700. John Kristensen, tlf. 98521528.

Diverse købes

Radio-krystalapparat før 1935. John Kristensen, tlf. 98521528.

Automobila sælges

Automobilets Historie og **dets Mænd.** 3 binds leksikon 1938. Kr. 600,- Henv. tlf. 32519597.

Privat auto-bibliotek, over 1.000 bøger sælges samlet eller delt. Ring og hør nærmere. Ernst Korsgaard, tlf. 86667854.

Salgsbrochure, 75 stk. fra **Alfa til Triumph.** Sælges samlet, kr. 750. Henv. tlf. 20116960.

53+54 Chevrolet salgsbrochure, kr. 100 stk. Martin Jensen, tlf. 75912427.

Colorod Magazine årg. 1980-83, i orig. samlemapper, pr. årg. kr. 100 eller samlet kr. 350, evt. bud. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119 (17.30-19.00).

Auto-dieselmotorer. Reparationsteknik ved Laurids Porse. Ivars forlag 1947, kr. 75.

Instruktionsbog for 1300-1100 MK II, 1970, 4. udgave, kr. 35.

The Austin Mini. Driver's Handbook. Nr. AKD1173E, kr. 100.

Elith Truelsen. **Morris/Austin Mini. Partner - Mascot - Cooper.** Ivars forlag 1967, kr. 75.

J.D. Scheel. Berømte biler. Politikens forlag 1962, kr. 100.

N.E. Demant Hansen. Reparationshåndbogen. 2 bind. Branner og Korch 1954, kr. 200.

Skandinavisk Motorjournal. 11 årgange 1959-69. Pænt indbundet, kr. 200. Carl Jacobsen, tlf. 32510138.

Ford 8 stk. Biograf lysbillede reklamer med forskellige **Ford modeller** (begyndelsen af 30'erne).

DVK: Meddelelser til medlemmerne: Efterår 1961, februar 1962 og sommer 1962. **Bilhistorisk Tidsskrift** og **Veteran Tidende** - mange numre.

Bøger/blade: **Ford: I Dag i Morgen** (1926). Ry Andersen: Danske biler og motorcykler 1900-1920 samt Autoalbum:

Rolls Royce - The Magic of a Name 1949; **Rolls-Royce Enthusiasts Club:** bulletiner og annoncer 1988-1994; Hundrede års danske **bilkonstruktioner,** Motorbogen 1930; **KDAK:** Årbog 1919, div. armbind; Københavns **Automekaniker**

Laug - gennem 25 år, 1945; **Automobilejernes Bog** (nummerbog) 1926; Danmarks **Brandvæsner.**

Nimbus - Gunnar Hansen: **Jorden rundt på 3 hjul.**

Gerne bytte med dele til gamle **PH lamper.**

Preben Buchhave, tlf. 86437553/40706244.

Automobilia købes

BMW Blætter fra 30'erne. Ib Jensen, tlf. 43994762 fax. 43993562.

DVK: Årsberetninger 1955/56, 1956/57 og 1959/60. Meddelelser til medlemmerne. **Bilhistorisk Tidsskrift** 1- 14 og 27.

Brochurer. Triangel, Citroën, Nimbus samt alle danskproducerede mærker af bil og mc.

Emaljerede vejskilte. Preben Buchhave, tlf. 86437553/40706244.

Veteranforsikring

Præmier
for 1998.
Ingen
præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1963

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
150.000 kr.	845 kr.	575 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
250.000 kr.	1.154 kr.	860 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

Klassiske biler 1964 - 1975

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

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Max. handelsværdi 100.000 kr.

Ansvar & kasko

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

Veteranmotorcykler 1900 - 1960

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

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

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne. Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Kontakt:

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



Veteran
Forsikrings-
klubben