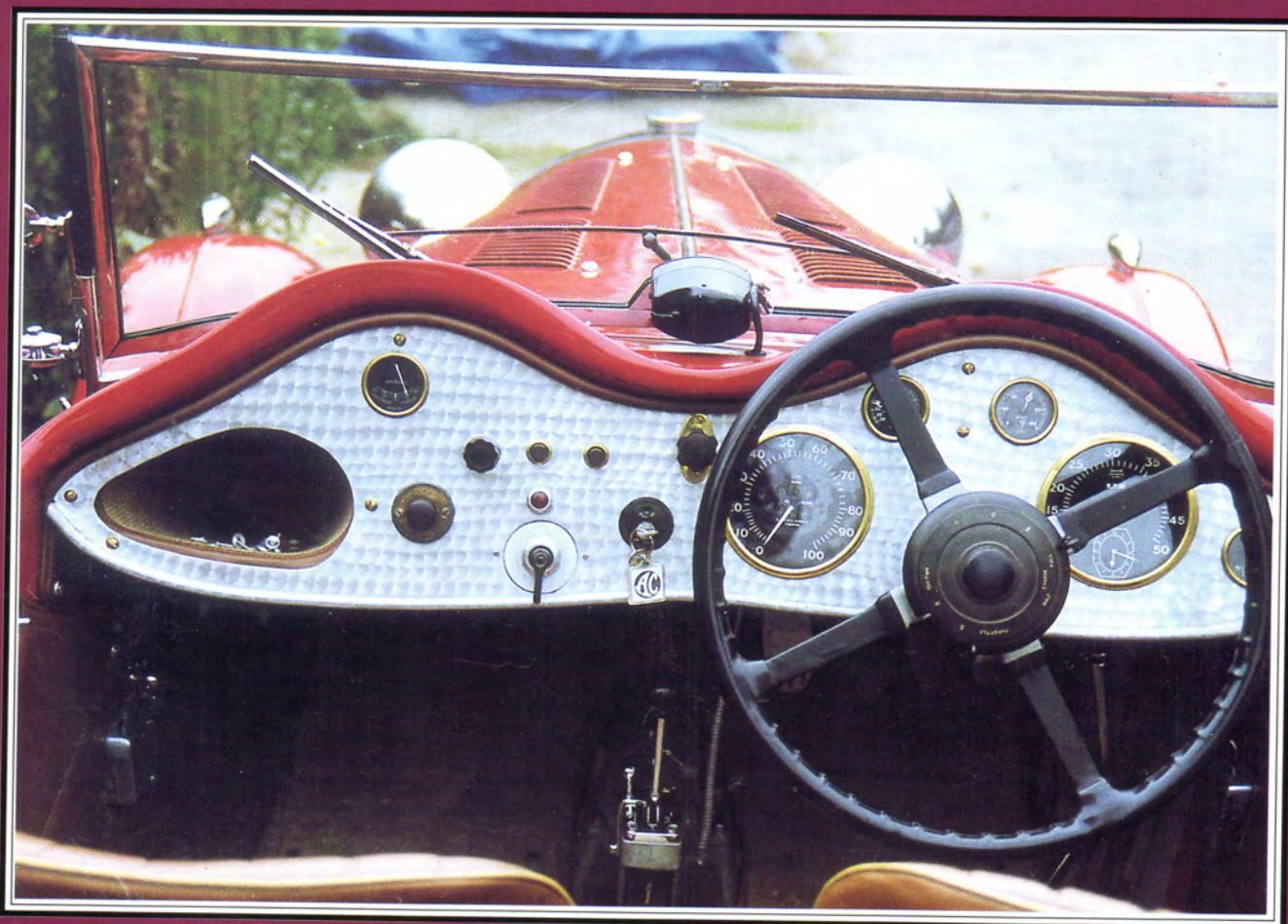


Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 272 - Februar 1999 - 29. Årgang

**Dansk Veteranbil Klub**

Gl. Strandvej 20,
2990 Nivå
Klubsekretær: Dorthe Thies
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
Kvæmdrup

Østjylland:
Ristrup Hovedgård
Ved Sabro

Vestjylland:
Spjald

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 75 64 71 09
Kun skriftlig henvendelse.

Alt stof skal sendes inden den 20. til:
DVK - Veteran Tidende
Gl. Strandvej 20,
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
E-mail: oc.aller@grafisk.dk

Næste Veteran Tidende udkommer uge 10 1999

Forsiden: AC 60/70 tourer 1935

Foto: Lars Hartmann-Petersen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens køretøj	16
Klubaktiviteter	6	Munkebjerg Hill-climb	23
Fra medlemmerne	8	Månedens køretøjsprofil	24
Fra sektionerne	9	Erhvervskøretøjer	26
Nyhedsbrev fra MhS	10	Bilhistorisk Tidsskrift	30
Månedens personprofil	12	Nye medlemmer	32
Fra medlemmerne	14	Køb/salg	34



KALENDER

Møder

Februar

- 16. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby – Klubmøde. Dem. af værktøj til nye og gamle biler fra Classic Trading
- 18. 19.00 København, Virksomhedsbesøg – Ole Sommers Veteranbilmuseum (se under klubakt. i VT 271)
- 23. 19.00 Østsjælland, Klippinge – Klubmøde.
- 23. 19.30 Fyn, Egeskov – Klubmøde. Filmaften.
- 25. 19.00 Morris Register - møde hos H. P. Hansen, Kongevejen 50, 3480 Fredensborg, Tilmelding senest 21.02.99, tlf. 48483738.

Marts

- 02. 19.30 Østjylland, Ristrup – Klubmøde. Foredrag ved Giganterne fra Zwickau.
- 04. 19.00 København, Nivågård – Klubmøde. Klubbens rev. P. Jensen fortæller om det franske "Sne og Is Rally"
- 11. 19.30 Sønderjylland, Rødekro – Klubmøde.
- 11. 19.30 Sydøstjylland, Børkop Vandmølle – Klubmøde.
- 16. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby – Klubmøde. Model og litteratur bytteaften.
- 23. 19.00 Østsjælland, Klippinge – Klubmøde.
- 30. 19.30 Fyn, Egeskov – Klubmøde. Foredrag om Jaguar-fabriken.

Løb og arrangementer

Marts

- 06. Bilmesse, Brugtmarked og Entusiast-Træf. Bella Center, København. Inf. tlf. 86416464/75681333.
- 20.-21. Bilmesse. Brugtmarked. Dronning Margrethe Hallerne, Fredericia. Yderl. inf. tlf. 86416464/75681333
- 27. Stumpemarked. Herning Messecenter. Kl. 8.00 – 16.00.

April

- 30.-2./5 Morris Sverigestur. Information hos Willibald F. Tlf. 49145167.

Maj

- 01. Odsherredløbet 1999.. Arr. Ole Kirk Vium, tlf. 59914334.
- 09. Kl. 10.00, stumpemarked hos Bruns Autolakering, Lobækvej 9, Løgumgårde, Løgumkloster (se side 6).
- 22. Nivåløb. Information Willibald F. Tlf. 49145167.
- 23.-24. Græsted Veterantræff. Information hos Willibald F. Tlf. 49145167.
- 29. Veteranbilløbet "Tourist Trophy" København. Start kl. 10.00.
- 30. Klampenborg Classic Autojumble 1999. kl. 10.00 – 16.00.

Juni

- 06. Brønshøjløbet, for biler og motorcykler fra før 1935.
- 12. Vitus Bering Løbet. Horsens. Arr. Ninna og Poul Suhr, tlf. 7565 7836.
- 20. Kl. 10-18. Classic Autojumble og Concours de Charme, Gavnø Slot. Info tlf./fax 32530126.
- 26.-27. Ålsbo motorstævne. Stumperne indbyder til løb og stumpesalg. Henv. René Dalager tlf. 6533 1690.

Juli

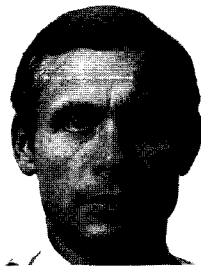
- 10.-20. Sønderjyllandstur. Information Willibald F. Tlf. 49145167.
- 30.-31. Ringkøbingløbet 99. Sekretariatet v. Jørn Grosbøl Andersen ,tlf. 9732 0012.

August

- 14. Munkebjergløbet 1999. Kontaktperson: Hans Geschwendtner, tlf. 3253 8470, fax. 3254 0922.
- 15. Munkebjerg Hill Climp 1999. Henvendelse: Kirsten Markussen, Tranegilde Bygade 6, 2635 Ishøj.
- 21. Arresøløbet 1999. Arr. Arne E. Petersen, tlf. 4772 4187.

September

- 18. Bredekærgård Løb. Information Willibald F. Tlf. 49145167.

**DVK**

Hvorfor skal vi have Motorhistorisk Samråd?

DVK's formand, Poul Suhr syntes, det ville være en god idé, hvis jeg som formand for Motorhistorisk Samråd (MhS) skrev siden "Synspunkt" i Veteran Tidende februar 1999, hvilket jeg hermed vil forsøge.

Da jeg selv synes, det er rart at vide lidt om den person, man hører og læser om, vil jeg ganske kort fortælle lidt om mig selv, idet jeg ikke tror, der er særlig mange af bladets læsere, der ved, hvem jeg er. Jeg er 47 år, jeg er oprindelig udlært maskinarbejder inden for entreprenørmaskiner. Efter værnepligten i Livgarden fortsatte jeg en kort periode som maskinarbejder, men det var i afmatningsperioden i midten af 1970'erne, så det hele var lidt tvivlsomt. Derfor prøvede jeg lykken ved at sende en ansøgning til Rigspolitichefen, og han bød mig velkommen 1. november 1974. Siden har jeg været på flere forskellige turnusjob, men jeg har hovedsaglig beskæftiget mig med færdselspolitiarbejde, og i dag har jeg et job som stedfortræder for afdelingslederen i Rigspolitiets Færdselsafdeling i Roskilde.

Veterankøretøjer tror jeg egentlig altid har interesseret mig, men der har nok bare ikke altid været plads til det. Man vil jo gerne det hele. Jeg har brugt fantastisk mange timer på min gamle Volvo, som Thorvald Andersen suser rundt i i dag. Siden blev det en DKW SB 500 motorcykel, og i 1989/90 blev det politiets gamle NIMBUS Kakkellovnsrør, der skulle restaureres. Det er senere blevet til en Nimbus med sidevogn og en Ariel Square Four, som alle skal holdes kørende.

I efteråret 1993 blev jeg ringet op af Rita Bach fra Danmarks Veteran Motorcykelklub, idet hun bad mig tage med til et møde i MhS, hvor man ønskede at nedsætte nogle særlige udvalg med hver sin opgave. Jeg tog med, og det endte med, at jeg tog fra mødet som formand for en helt ny 7 mand stor bestyrelse.

De fleste læsere, tror jeg nok, ved hvad MhS er, men hvorfor skal vi så have denne organisation? Det skal vi, fordi vi alle gerne vil have mulighed for at køre en tur på/i vores køretøj, når vi har lyst, når vejret er til det, og når familien synes det, og ved at stå sammen står vi stærkere i forhandlingerne med myndighederne.

Miljøet vil helt sikkert være en af de største og mest komplicerede opgaver i fremtiden. Det er en så u håndterlig størrelse, som alle har meget vanskeligt ved at forholde sig til, og så kan det meget let ende med at blive følelsesbetonede, der bliver afgørende for udfaldet og ikke fornuften. Derfor kære veteranvenner, bak op om det arbejde, som Steffen Frølich har sat i værk, jo flere informationer jo bedre. Vi skal sørge for at argumentere på en seriøs måde når vi debatterer. Vi skal, hvilket MhS også er i færd med at lave, have nogle skudsikre statistikker, som klart og tydeligt fortæller hvor lidt de gamle køretøjer i realiteten forurener.

Jeg vil også benytte lejligheden her til at slå fast, at MhS på ingen måde har haft eller vil have interesse i at gå ind på klubbernes virkeområde. Vi er til for klubberne. Vi har ingen magt over for myndighederne, vi kan bede om et møde, vi kan stille spørgsmål, vi kan blive hørt, men hvis myndighederne ikke mener, det skal være som ønsket fra vores side, kan de blot sige nej. Sådan er det bare. Derfor skal vi alle være vågne over for det, vi hører og ser og ikke lade stå til og tænke, at det er der nok andre, der tager sig af. Mange ting kan løses, hvis en lov eller bekendtgørelse ikke er vedtaget, men hvis det er sket, et det et meget langt og sejt træk at få den ændret igen.

Endelig vil jeg også gerne slå en pæl igennem den vildfarelse, som nogle DVK-medlemmer har befundet eller befinder sig i. DVK har ikke solgt ud af noget. Det MhS laver skulle andre klubfolk i enten DVK eller andre klubber tage sig af, hvorved klubben ville miste den indsats, som den eller de pågældende medlemmer ville lave for klubben.

Til sidst vil jeg opfordre medlemmer eller andre læsere til at kontakte os, hvis I synes, der er noget vi burde tage os af. Vi er ikke længere borte end en tlf.. Desuden har vi også vores hjemmeside på adr. www.danbbs.dk/~mhs. Man kan desuden maile til MhS på mhs@mail.danbbs.dk

Erik Kristoffersen

Erik Kristoffersen
formand for MhS



Sidste nyt fra FORD V8 Registret

Endnu en Ford V8 er kommet frem i lyset efter 31 års stilstand i en garage i Korsør. Ejeren døde i 1967, og V8'eren, en Tudor Touring fra 1936 med kun 47.000 km på bagen, har ikke været ude af garagen før nu. Den har selvfølgelig lidt af at stå i uopvarmet garage i så mange år, men er alligevel helt original, og nem at gå til. Den nye ejer er medlem af DVK Jens Munk fra Bellinge på Fyn, og vi håber at se ham komme kørende til sommerens klubmøder og ture.

Så er det tid til tilmelding til Skandinavisk Ford V8 træff 1999, som denne gang afholdes i Helsingborg. Skulle vi ikke tage og imponere svenskerne og nordmændene med et stort antal tilmeldinger.

Tilsyneladende er der stor forhåndsinteresse fra dansk side, så lad os prøve at få lidt gang i V8 folket. Tilmelding i dette nummer.

Vi har lyst til at gentage sidste års V8 aften, til en god V8 snak og en kop kaffe. Så saml, hvad du har lyst til af materiale, og kom hos os torsdag den 18. marts her i Dragør på P. Petersens Allé 41. Du må gerne lige ringe, så vi ved, hvor mange vi skal regne med.

Birger Blakø



Stævnemøde i Ringkøbing

Forberedelserne til årets Ringkøblingløb sidste weekend i juli er godt i gang, og der meldes nu om stor interesse for den motorhistoriske begivenhed i det jyske sommerland.

Traditionen tro foreligger de første tilmeldelser umiddelbart efter nytår, og det er også tilfældet i år. Meget tyder på, at man skal tilmelde sig hurtigt, for at være blandt de 150 hold, der medtages i løbet i 1999.

Ringkøblingløbet '99 bærer titlen E.F. Jacobsen Mindeløb til erindring om løbets stifter, og traditionen tro strækker aktiviteterne sig over to dage.

Fredag den 30. juli holdes en Concours d'Origine, en skønhedskonkurrence for biler, motorcykler og knallerter, på plænen foran Hotel Fjordgården i Ringkøbing. Det er blevet et tilløbsstykke, hvor publikum er

med til at stemme på de flotteste køretøjer.

Lørdag den 31. juli afvikles selve løbet med start fra Ringkøbing Rådhus og præsentation af alle køretøjer. I år er indlagt frokostpause i Skjern for deltagerne, og paradepræsentation i byens centrum.

Ved tilbagekomsten til Ringkøbing er for anden gang en klassisk disciplin med, nemlig Concours de Charme, hvor deltagerne i denne klasse poserer for dommere og publikum foran rådhuset i den festklædte by.

Ringkøblingløbet '99,

tilmelding: Sekretariatet

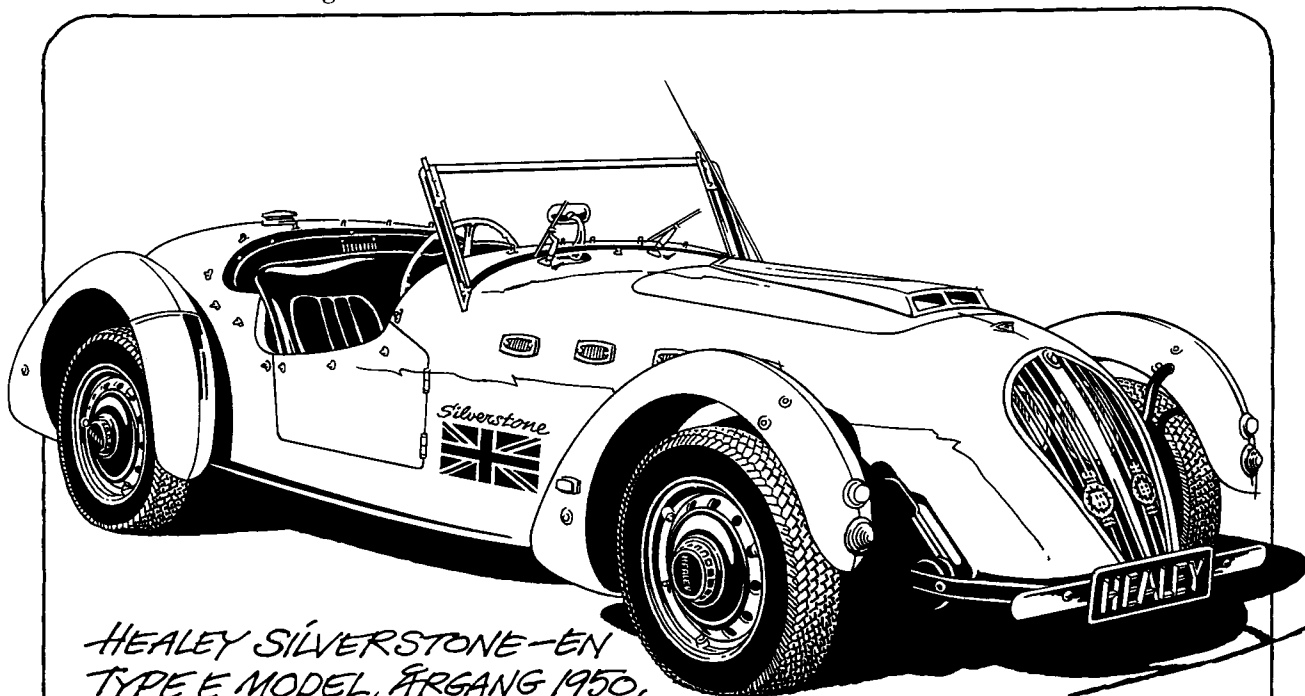
v. Jørn Grosbøl Andersen,

Baneledet 85, 6950 Ringkøbing,

tlf. 97320012,

e-mail:

interlink@interlink-marine.com



HEALEY SILVERSTONE-EN
TYPE E MODEL, ÅRGANG 1950,
NÆSTEN EN RACERBIL MED EN TOPFART PÅ OVER 170 KM,
MEN OGSÅ EN DEJLIG 2-PERSONERS SPORTSVOGN MED
FREM RAGENDE KØREEGENSKABER...

Fritz



KLUBAKTIVITETER

JVK

FYN EGESKOV



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

Tirsdag den 23. februar kl. 19.30

Foredragsaften. Causeri om tredivernes biler. P.E. Hansen kommer og fortæller om dengang der var biler til. Kom og vær med - det bliver helt sikkert en meget spændende aften, hvorfra du går hjem og er flere spændende oplevelser rigere.

Tirsdag den 30. marts kl. 19.30

Klubmøde på Egeskov. Der arbejdes på en foredragsaften om Jaguarfabrikkerne i England samt Hydro aluminium i Tønder, det var ikke helt på plads endnu p.gr.a. ferie, men jeg regner med det er ok med denne aften.

Åsbo motorstævne 26.-27. juni 1999

Stumperne fra Fjeldsted arrangerer hyggeweekend på Fyn med løb og stumpemarked. Alle motorklubber er velkomne. Knallerter - scootere - motorcykler - traktorer og klassiske biler møder til uforpligtende samvær med fællesspisning, camping og løb med diverse konkurrencer. Indbydelsen kommer senere her i bladet, så sæt allerede nu kryds i kalenderen til dette program.

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

I lyskrydset på Hellevadvejen i Røde Kro køres mod Lunderup Mark. Kørligeud indtil bebyggelsen på venstre side ophører - lige efter træerne ligger det nye klubhus.

Torsdag den 11. februar kl. 19.30

Vi ser den Fioniafilm, som vi ikke så i januar.

Torsdag den 11. marts kl. 19.30

Vi ses i garagen hos Anton Hald, Trappen 4, Guderup. Anton er i øjeblikket ved at restaurere en Chevrolet årg. 1933. Den er helt adskilt, så der er noget at kigge på. Tilmelding på tlf. 74459450 senest den 5. marts.

Torsdag den 8. april kl. 19.30

Et af vore medlemmer, Kelvin Hasberg, der har været lokomotivfører, vil fortælle om tiden hos DSB og indvie os lidt i forskellige lokomotivtyper med henblik på et besøg i Remisen i Padborg i maj.

Torsdag den 6. maj kl. 19.30

Vi ses i klubhuset.

Søndag den 9. maj kl. 10.00

På klubmødet i januar snakkede vi om muligheden for at lave et stumpemarked ligesom i gamle dage. Vi samles og medbringer, hvad vi har af ting og sager, så vi kan bytte frem og tilbage, og hvad man ellers finder på. Det finder sted hos Karl Egon Bruns, Bruns Autolakering, Lobækvej 9, Løgumgårde ved Løgumkloster, og så kan vi jo se, hvor længe det varer.

Tag selv termokaffen og madpakken med. (Leif Gr. Thomsen)

Lørdag den 15. maj kl. 13.00

Kelvin Hasberg arrangerer besøg i Remisen i Padborg. Nærmere herom senere.

Torsdag den 10. juni kl. 19.30

Sommerafslutning.

Frits Johansen

VESTJYLLAND

Ny mødestruktur

En arbejdsgruppe på fem medlemmer tager nu hele spørgsmålet om strukturen i de midt- og vestjyske møder op til fornyet vurdering. Det var konklusionen af januar-mødet i Spjald, hvor den fremtidige aktivitet blev drøftet.

Udvalget vil vurdere, om møderne

skal holdes rundt om i landsdelen på skiftende adresser, så man kommer hele kompasset rundt. Eller om der skal findes en blivende adresse.

Der skal også tages stilling til, om et større møde hver anden måned er at foretrække frem for et mindre hver måned og hvilke temaer, der skal tages fat på i forbindelse med møderne. Desuden vil der blive udarbejdet et oplag til en mødekalendar, som rækker mindst seks måneder frem. Herom altså senere, når udvalget er klar med et oplæg.

Gorm A

ØSTJYLLAND RISTRUP

Tirsdag den 2. marts kl. 19.30

Giganterne fra Zwickau

er overskriften på Preben Wadkjær's foredrag om Auto Unions Grand Prix biler fra perioden 1934-39. I foredraget vil han komme ind på udviklingen i 30'erne af både Auto Union og de konkurrerende biler, såsom Mercedes Benz Sølvpilene. Vi hører også historien bag den tids helte indenfor motorsport, og hvordan det gik dem sidenhen - under og efter krigen. Efter foredraget viser vi en film om løbene i Zwickau.

Tilmelding skal ske til Arne Jespersen på tlf. 86985504.

På vores møde i januar har Lars Hoffbeck og Arne Jespersen indvilget i at bistå med planlægningen af de månedlige møder. Derfor en opfordring til at give dem masser af gode ideer og en hjælpende hånd med. Ta' godt imod dem!

Tom Jensen

ØSTJYLLAND KLIPPINGE

Tirsdag den 23. februar kl. 19.00

Den kendte „Mercedes Mand“ Jens Urban Nielsen kommer og fortæller om et langt liv med biler, nye og specielt de gamle, så tag „mor“ under armen og få en hyggelig og fornøjelig aften i vores lokale, Nygade 3 i Klippinge.

Hilsen og på gensyn

Kai



BØRKOP VANDMØLLE

Torsdag den 11. marts

Klubmøde - hyggelig og saglig bilsnak leveret af de fremmødte.

Torsdag den 8. april

Vi får besøg af Leif Thomsen og hans medkører fra Haderslev. De to vil foredrage og vise lysbilleder fra en spændende tur i Leifs canadiske Chevrolet. Turen gik til Normandiet i anledning af 50-års dagen for D-day, de allieredes invasion i Nordfrankrig. Leif fortalte mig at gamle soldater vil kunne huske denne type

Chevrolet, som blev udfaset fra forsvaret i starten af 60'erne.

Måske udvider vi aftenen til at være en besøgsaften, hvor alle interesserede sønderjyder kommer til Børkop.

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen.*

for at få en på opleveren, så skriv denne dato bag øret.

Torsdag den 18. marts kl. 19.00

Virksomhedsbesøget er desværre aflyst. Der vil derfor ikke være noget arrangement denne dag.

*Venlig hilsen
Claus Neble*

NIVÅGÅRD

Torsdag den 4. marts kl. 19.30

Klubbens legendariske revisor, Poul Jensen kommer og fortæller om 10 års erfaring, som deltager i det franske „Sne og Is Rally“ som udgår fra Grenoble. Her er virkelig mulighed



Gør uovertruffen slidbeskyttelse

Med MT-10™ antislid additiv fra MPC i USA opnår du en enestående slidbeskyttelse og sikre et langt liv for din motor, gearkasse, differentiale, lejer, aksler, kæder m.m.

Nemt i brug. Det koncentrerede additiv MT-10™, skal blot tilsættes olien i motor, gearkasse m.m. Pris fra kr. 139,00
Fås også som højtrykssmørefedt PL-10. Patron kr. 121,95
Eller som penetrerede olie MO-10. 250 ml spray 69,95.

Bestil direkte

**og yderligere information
3253 5922**

Steffen Frølich ApS Lindevej 6 2791 Dragør
e-mail sfrolich@post6.tele.dk



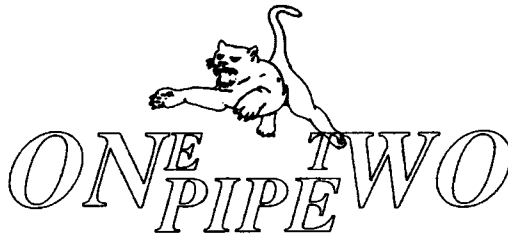
Palle Winther

Er kendt og søgt af Rolls Royce ejere, langt ud over landets grænser, for sin dygtighed og perfektionisme, med at få en klassisk Rolls til at spinde perfekt. Omhu og kun det bedste får plads når Palle tryller med en Rolls. Derfor er det ikke tilfældigt at MT-10 har fundet nåde for Palle's øjne, når det gælder omhu og perfekt pleje af en klassisk bil.

UDSTØDNING

Har du problemer med at finde en udstødning til din bil, så kan vi lave en ny der passer perfekt, enten efter det gamle system eller direkte på bilen.

Ring og få en snak med Knud.



ONE PIPE TWO

Tlf. 5544 4321 - Fax 5544 4332



Med min Opel Commodore 1969 gennem det nye Europa



Mine rejsekammerater, Commodoren, Yamahaen, en polsk hund og en ditto asfaltmaskine.

Dette er beretningen om, hvordan min Commodore Coupé årg. 1969 kom på rundtur i Øst- og Centraleuropas nye republikker og gamle kulturnationer, og fandt den sommer, vi blev snydt for herhjemme. Men det er også et indlæg fra et af klubbens yngre medlemmer (årg. 1973), affødt af et par kommentarer til generationsproblematikken i vores klub, som bladet bragte i løbet af 1998. En debat jeg tror det er vigtigt at holde liv i. Og handle efter...

Egentlig var planen at drage rundt i Norge og Sverige på motorcykel. Min BMW R 67/3 fra 1955, og min ven Lars på hans 1971 Triumph Bonneville, to maskiner der tidligere har gjort hinanden følge på et par legendariske ture. Vores fælles ven Mikkel, der har solgt sin motorcykel, havde bestilt en riskoger hos et udlejningsfirma, og så skulle der medbringes lidt kvindeligt påhæng. Vi skulle starte den 3. august, men som tiden nærmede sig, vakte den totalt fraværende sommer en stigende ængstelse: klassiske motorcykler, overnatninger i det fri og sur heldagsregn er ikke nogen god cocktail. Så med

36 timers varsel ændrede vi planer. Den gamle Opel og den lejede Yamaha skulle i stedet sydpå. Færgen til Polen sejlede kl. 21.30, og hele afrejsedagen skruede jeg på Commodoren, den fik en stor service og frisklavede bagbremses. Og samme aften sad mine fire rejsekammerater og jeg på båden til Schwinoujście og diskuterede ruten over et Europakort. Turen kom til at gå gennem Polen, Slovakiet og Ungarn til Rijeka i Kroatien. Her tilbragte vi et par dage med at bade i Adriaterhavet og kunne konstatere dagtemperaturer på 38 grader i skyggen. Hjemturen gik over Slovenien, gennem Alperne i Østrig til Prag i Tjekkiet. På rejsens 11. dag kørte vi fra Prag, gennem Tyskland til lille Danmark. Vi nåede København i silende regn lidt over midnat. På 11 døgn havde vi besøgt 8 lande, og tilbagelagt 3.900 km. Commodoren er en bekvem rejsevogn, og den er konstrueret til ret høje marchhastigheder. Den berømte tyske grundighed gør at den stadig er et bund pålideligt køretøj. Bilen kørte upåklageligt på hele turen, og brugte ikke en dråbe olie. Kun de ekstremt høje eftermiddagstemperaturer, den stillestående luft og de stejle stignin-

Teknisk:

Opel Commodore A Coupé fra nov. 1969. Samlet på GM-samlefabrikken i Sydhavnen, København.

Motor: 2500ccm, 6 cyl. rækkemotor, vist nok 135 SAE-hk fra ny.

Gear: 4 trins manuelt.

Topfart: ca. 200 km/t.

Brændstofføkonomi: 8 km/ltr. ved blandet kørsel.

ger på turen gennem Østrigs Alper gav tendens til overophedning, hvilket blev klarert med en mere gelinde speederfod og hyppige hvil. Den ellers ikke just nærige motor gik 11 - 12 km/ltr. Få steder var det ikke muligt at få oktan 98 med bly eller blyerstatning.

Det er en større oplevelse at køre ad hovedfærdselsåreerne i Østeuropa end herhjemme. Det er som om vejkrøds, helleanlæg, midterrabatter og fartchikaner fylder mindre i udsynet, så du kan koncentrere dig om mennesker, huse og landskaber. Og vejene er bedre end deres rygte...

Sådan en tur gør ikke én mindre glad for sin klassiske bil, så her til vinter skal den gås efter og heloplakeres, så den kan holde 29 år mere.

Johannes Batzer

Årsberetning fra Peugeot Sektionen, 1998 „Det andet år“

Som det vil være enkelte læsere bekendt, blev Peugeot Sektionen etableret i efteråret 1996. Formålet var at skabe et omdrejningspunkt og et fællesskab for Peugeot-ejere i DVK.

I følge den nye medlems- og køretøjsliste er der 18 medlemmer af DVK, som er ejer af et eller flere Peugeot køretøjer. Med mit kendskab til vognparken kan jeg dog med det samme afsløre, at enkelte af de listede biler ikke længere er i ejerens varetægt og at andre ejere åbenbart er så beskedne, at de ikke vil belaste køretøjslisten med deres ydmyge køretøjer. Det samlede antal ender dog meget tæt på de førertalte 18 DVK medlemmer med forkærlighed for Peugeot.

Selvom flere Peugeot-ejere har flere end et automobil i deres varetægt, er der tale om en beskedne kreds, som ikke syner af meget - på papiret. Nu er det imidlertid så heldigt, at flere af disse brave mennesker ofte deltager i de mange træf og løb, som afholdes i løbet af året. Det er derfor med nogen stolthed, at det kan konstateres, at Peugeot-folket - på trods af deres ringe antal - fylder pænt i det „danske veteranbil-landskab“. Når nu vi ser bort fra alle disse selvforherligende toner, må det dog konstateres, at knap 20 Peugeot ejere er en lille gruppe i forhold til andre bilmærker og grupperinger. Da spredningen samtidig dækker det meste af landet, forbliver det fulde fremmøde en illusion. Netop på den baggrund holder vi fortsat liv i den selvstændige organisation Peugeot Classic DK som udover flere gengangere fra DVK, tillige har en række medlemmer med de nyere klassikere fra 60'erne og 70'erne. Dermed forøges potentielle deltagere og interessenter med ca. 100%.

Traditionen tro var der et rimeligt fremmøde af Peugeot køretøjer på Gavnø i juni. Endvidere var der Peugeot deltagelse ved en række forskellige arrangementer på begge sider af Storebælt og i Nordtyskland. I 1998 valgte vi tillige at afholde et dedikeret træf, Peugeot Classic Pic-



nic, som blev afholdt i Nøddebo i juli måned. Det kan der læses mere om i Veteran Tidende nr. 267 fra september 1998.

Formalia

Som det er nævnt tidligere, har Peugeot Sektionen og Peugeot Classic DK sammen en hjemmeside på Internet. Den blev etableret allerede i foråret 1997 og har siden haft knap 6000 besøgende, hvilket vi er meget tilfredse med. Hjemmesiden indeholder fortsat aktuelle informationer, samt mere faste indslag om Peugeot klassikere i Danmark, hensigtsrklæringer og en række links til andre interessante hjemmesider. Vores hjemmeside hedder:

<http://home3.inet.tele.dk/a-hansen/pcdk> og du kan sende mail via hjemmesiden, som i øvrigt også kan findes via de traditionelle søgemaskiner: jubii, yahoo og altavista.

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

I løbet af 1998 har vi modtaget en masse henvendelser via Internet, både fra ind- og udland og vi har modtaget henvendelser via de mere gængse kanaler - telefon og snail-

mail. Der har været tekniske spørgsmål, køretøjer til salg, personer der ønskede køretøjer og tips om forskellige hensygnende Peugeot'er, der var efterladt hos autoophuggere og i grøftekanter. Vi har - så vidt muligt - hjulpet alle, eller henvist dem til nogen der vidste mere end os. Vi håber derfor, at de Peugeot-eksperter som vi kender, vil bære over med de henvendelser, som formidles via sektionen.

Vi har fortsat kontakt med Peugeot Classic klubberne i Sverige, Norge, Finland og England, og modtager deres medlemsblade. Endvidere er vi medlem af l'Aventure Peugeot, som er Peugeots officielle veteranorganisation. I den forbindelse skal det nævnes at særligt de nordiske Peugeot klubber har udvist stor iver med hensyn til store arrangementer. I 1996 fandt det årlige Internationale Peugeot Meeting sted i Karlsborg i Sverige. I 1998 var det finnerne der stod for arrangementet. I 1999 har Svenska Peugeot Klubben 20 års jubilæum og Norsk Peugeot Klubb 10 års jubilæum. Begge dele fejres på behørig vis med træf og løb. Vi må så håbe, at vi også selv en dag kan tage initiativ til et større arrangement, som kan tiltrække deltagere fra det store udland.

Afslutningsvis håber vi på, at der også i 1999 vil være fremgang for Peugeot Sektionen, hvilket dog kræver støtte og opbakning fra den lille skare af Peugeottister.

Claus Sonne Linnedal



Lidt om årsmødet 1998

Samrådet består efter årsmødet af 44 klubber med et samlet medlems-tal på knap 17.700 medlemmer.

Der har således nu igennem adskil-lige år været en konstant forøgel-se i antallet af tilsluttede klubber og medlemstallet.

På årsmødet var der en større debat ud fra bestyrelsens oplæg om en fæl-les veteranforsikringsordning for klubber tilsluttet MhS.

Et flertal af klubberne tilkendegav, at Samrådet ikke skal gå videre med dette arbejde, idet Veteran Forsik-ringsklubben i samarbejde med for-sikringsselskabet RUNA kan dække klubbernes behov. Der var desuden kritiske røster, der advarede mod at starte en konkurrerende forsikrings-ordning. Endelig blev det fremhæ-vet, at Samrådets økonomi kun bør reguleres gennem kontingentet.

Samrådets regnskab og budget blev godkendt. Budgettet er på knap 100.000 kr. incl. medlemskabet af den internationale organisation FI-VA.

Der var 4 bestyrelsesmedlemmer på valg. Palle Winther ønskede ikke genvalg. Claude Teisen- Simony nedlagde endvidere sit mandat på årsmødet. Svend Aage Tholstrup fra Jaguar Club of Denmark og Steffen Frølich fra Dansk Veteranbil Klub stillede op til de ledige pladser. De tre "gamle" bestyrelsesmedlemmer og de to nye blev valgt enstemmigt.

Bestyrelsen består herefter - ud over Svend Aage Tholstrup og Steffen Frølich - af følgende personer: Erik Kristoffersen, formand, medlem af DVM og DVK, Henrik Thostrup, kasserer, medlem af Københavns Ford A Klub og DVK, Ole Lindberg,

NYHEDSBREV FRA MhS

sekretær, medlem af Danmarks Nim-bus Touring og DVK, Sten-Erik Brand, medlem af Dansk Consul, Zephyr & Zodiac Klub og DVK, Lars Genild, medlem af Dansk BSA Klub og Albion MC Klub.

Otto Lassen fra DVM blev genvalgt som revisor.

Det blev vedtaget, at kontingentet uændret er 425 kr. pr. stemme. Kas-sereren vil til årsmødet i 1999 udar-bejde et nyt forslag til fordeling af kontingentet - men uden indmeldel-sesgebyr.

Steffen Frølich, der hidtil har fore-stået arbejdet i Miljøudvalget, opfor-drede kraftigt til, at klubberne ind-samler informationer om miljø-spørgsmål og videresender oplysning-erne til ham. Han vil også gerne modtage klubblade, således at udval-get kan følge udviklingen i klubber-ne. Det er stadig tanken, at Samrå-det skal samle relevante miljøoplys-ninger om motorkøretøjer i et edb-bibliotek.

Ole Willumsen fra Dansk Militær-historisk Køretøjs-Forening har på-taget sig at lave et edb-bibliotek over alle artikler i Nyhedsbrevene siden begyndelsen i december 1993. Det er så meningen, at alle skal kunne fin-de artiklerne på Samrådets hjem-me-side på Internettet.

Rabatordningen ved køb af benzin og diesel, som blev omtalt i sidste num-mer af Nyhedsbrevet (nr. 4/98), blev diskuteret på årsmødet. Det blev ud-trykt, at Samrådets økonomi ikke skal baseres på andet end kontingen-tet. Der er derfor ikke grund til at søge at skabe indtægter til Samrådet ved at opnå rabatordninger eller en fælles forsikringsordning.

FIVA-nyt

På FIVA's generalforsamling i slut-ningen af oktober 1998 blev både den gamle og den nye engelske paraply-organisation for veteranmotorkøre-tøjsorganisationer optaget med hen-holdsvis 174.000 og 143.000 med-

lemmer. Desuden blev Norsk Vete-ranvogns Klubb optaget.

Økonomisk har 1998 været det bed-ste år nogensinde for FIVA. FIVA har i dag en formue på godt 1 mill. kr., og budgettet ser meget lovende ud på grund af mange nye medlem-mer, og fordi der meget sandsynligt kommer en sponsor. Kontingentet til FIVA er derfor uændret.

Claude Teisen-Simony blev genvalgt som vicepræsident for 2 år, og han fortsætter med årsmødets opbakning arbejdet som Danmarks repræsen-tant, selv om han er udtrådt af Sam-rådets bestyrelse.

På FIVA's generalforsamling disku-terede man en række forskellige områder, og især et direktivforslag, som beskæftiger sig med udrangere-de motorkøretøjer og deres kompo-nenter m.m., som EU-Parlamentet debatterer for tiden. Forslaget kaldes "End of Life Vehicles Directive." Forslaget vil i sin nuværende form gøre det umuligt for private at have afregistrerede motorkøretøjer ståen-de med henblik på restaure-ring el-ler genbrug af reservedele

FIVA har allerede fremsat krav om, at der laves en undtagelse til disse regler for mere end 15 år gamle mo-torkøretøjer. FIVA har desuden for-søgt at få lavet en arbejdsgruppe med internationale køretøjsorganisationer på dette område.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at den danske motorcykelorganisa-tion Danske Motorcyklisters Råd (DMC) arbejder ihærdigt for at få friholdt alle motorcykler fra dette direktiv. Baggrunden for DMC's ar-bejde er, at det er meget lidt, der ik-ke bliver genbrugt fra skrottede mo-torcykler. Motorcykler belaster der-for ikke miljøet ret meget ved skrot-ning. DMC er ret optimistiske med hensyn til resultatet af sit påvirk-ningsarbejde.

Den nye internationale motorkøre-tøjsorganisation IHVO, der konkur-rerer med FIVA, har foreslået, at



NYHEDSBREV FRA MhS

“motorkøretøjer af historisk interesse” undtages fra direktivet. IHVO foreslår desuden, at alle motorkøretøjer produceret før 31. 12. 1960 undtages sammen med alle de køretøjer, som er afmeldt før ikrafttrædelsestidspunktet for direktivet.

Det svenske samråd (MotorHistoriska Riksförbundet - MHRF) har også haft kontakt til parlamentsmedlemmerne i EU for at få ændret direktivforslaget.

Steffen Frølich har på vores vegne haft kontakt med de danske EU-parlamentarikere om direktivforslaget, og Samrådet har samtidig forsøgt at få høringsadgang om forslaget hos Miljøstyrelsen.

Samrådet vil naturligvis forsøge at få ændret dette forslag, således at det stadig er muligt for private at genbruge dele fra gamle køretøjer og have gamle køretøjer stående - miljømæssigt forsvarligt - med henblik på en senere restaurering.

Til sidst skal bemærkes, at der sammen med dette Nyhedsbrev udsendes en kort orientering om FIVA-løbene i 1999 og FIVA-pas sammen med et omfattende materiale, der beskriver alle de kommende FIVA-løb (i alt 20 sider!). Vi opfordrer til, at klubberne omtaler disse muligheder i klubbernes egne blade, eventuelt ved at kopiere den samlede oversigt på 1 side.

Afholdelse af motorløb

Der er kommet en ny bekendtgørelse nr. 827 af 20. 11. 1998 med tilhørende vejledning af samme dato, som beskriver reglerne for at afholde motorløb uden for vej. Bekendtgørelsen, der træder i kraft den 1. 1. 1999, erstatter den tidligere bekendtgørelse fra 1995.

Motorløb, der gennemføres på veje, er omfattet af færdselslovens § 37, stk. 3, og Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 62 af 26. 6. 1985, selv om vejene afspærres på betryggende vis under løbet. Dette gælder således for “cityløb” som f.ex. Copenhagen Classic Car Cup.

Færdselslovens § 37, stk. 3 og 4, lyder således:

“Stk. 3. Justitsministeren kan tillade, at: 1) internationalt motorløb passerer dansk område, 2) der afholdes orienteringsløb og præcisionsløb med motorkøretøjer og knallerter, og at 3) der undtagesvis afholdes hastighedskonkurrencer på mindre betydende og mindre befærdede veje, der på betryggende vis er afspærret fra al anden færdsel.

Stk. 4. Al anden kap- og vædekørsel på vej må ikke finde sted.”

Radarudstyr i biler

Den 28. oktober 1998 trådte bekendtgørelse om forbud mod visse typer radar- og laserudstyr m.v. i køretøjer i kraft.

Bekendtgørelsen betyder, at det ikke længere er lovligt at have forsynet sit køretøj med udstyr, som kan registrere de elektromagnetiske bølger fra politiets hastighedsmålere. Hvis man alligevel har det, så kan man nu få en bøde !

Plaketter fra åbningen af Storebæltsbroen

Som omtalt i sidste nummer af Nyhedsbrevet er der nogle få plaketter tilovers fra åbningen af Storebæltsbroen.

Der har imidlertid været flere indsigelser mod bestyrelsens ønske om at sælge overskudet for 50 kr. pr. stk.

Bestyrelsen har derfor med årsmødets opbakning besluttet, at de nævnte plaketter alligevel ikke skal sælges.

EU-Direktiv om motorcykelbeklædning

Danske Motorcyklister Råd (DMC) oplyser, at direktivet om motorcykelbeklædning er sluttet på en fornuftig måde. Det er endt med, at det kun er professionelle motorcyklister, d.v.s. testkørere og mc-bude, der skal

bruge en godkendt motorcykeldragt.

Center for Trafik- og Transportforskning

Trafikministeriet har i samarbejde med Transportrådet besluttet at etablere et “Center for Trafik- og Transportforskning.”

Som leder af det nye center er udpeget forskningslektor Jan Kildebogaard fra Danmarks Tekniske Universitet (DTU) i København.

Centeret skal i gang med et projekt, som skal vise, hvordan man kan udforme et betalingssystem for bilisters brug af vejnettet, også kaldet “road-pricing” eller vejbenyttelsesafgift. Meningen er, at bilisterne betaler i forhold til, hvor de kører, og hvor meget de kører.

De steder, hvor der er god offentlig transport og tæt trafik, skal der betales mere for at køre end i områder uden kollektiv trafik og med lidt trafik.

Centeret forventer, at man kan vise den første prototype i løbet af sommeren 1999, og at den vil minde om et taxameter, hvor bilisten benytter et forudbetalt “smart-card”.

Systemet med forudbetaling vil betyde, at der ikke skal oprettes en stor administration til at opkræve afgiften.

Det forventes, at et sådant system kan være klart teknisk set om 5 - 10 år.

Sammen med Nyhedsbrevet udsendes en revideret liste over de 44 tilsluttede klubber og klubbernes kontaktpersoner.

Godt Nytår til alle

Ole Lindberg, den 31. december 1998.



MÅNEDENS PERSONPROFIL

Jens Bagge

Åbenrå



I den varme stue, blandt gode antikviteter, med den blege sol tittende ind ad vinduet i Anne og Jens Bagges stuehus til gården ude i bakkerne lige vest for Aabenraa, sidder vi. Anne har lavet kaffen.

Jens Bagge er nestoren blandt de sønderjyske DVK-medlemmer. Selv medlem siden 1970, bestyrelsesmedlem i 2 omgange i årene 1976-82 og den, der i 1980 startede klubmøder i det sønderjyske og gennem årene meget flittig deltager i veteranbilarrangementer af alle slags.

Faktisk var Jens i begyndelsen en ivrig samler af antikke ting såsom ældre møbler, der nænsomt og pietetsfuldt blev restaureret derhjemme. Men så skete det i 1968, at en anden form for antikvitæt, en Ford A Tudor, kom ind i samlingen for den beskedne sum af 700 kr., og så var den fremtidige livsstil ligesom lagt.

For den banede nemlig vejen for en hel verden, der skulle til at opdages. Interessen for motorkøretøjer har altid været der, den kom fra fædrene side. Jens Bagges farfar sejlede som maskinmester, og han skrev hjem fra USA i 1903 og fortalte sønnen (Jens

Bagges far), at når han kom hjem, så skulle de ud at køre i automobil. På et tidspunkt kom farfar hjem med en Harley, adskilt og lige klar til at samle. Det var i 1919. Den fædrene arv gjorde, at Jens Bagge til daglig i sin praksis som dyrlæge altid kørte i gode og interessante vogne, men at man kunne holde en klassiker eller veteran som hyggeobjekt, det var en ny tanke.

Med den første Ford var familien i 1970 på tur til Himmelbjerget, og her mødte de et veteranbilløb. Mange spændende biler var der, og Forden

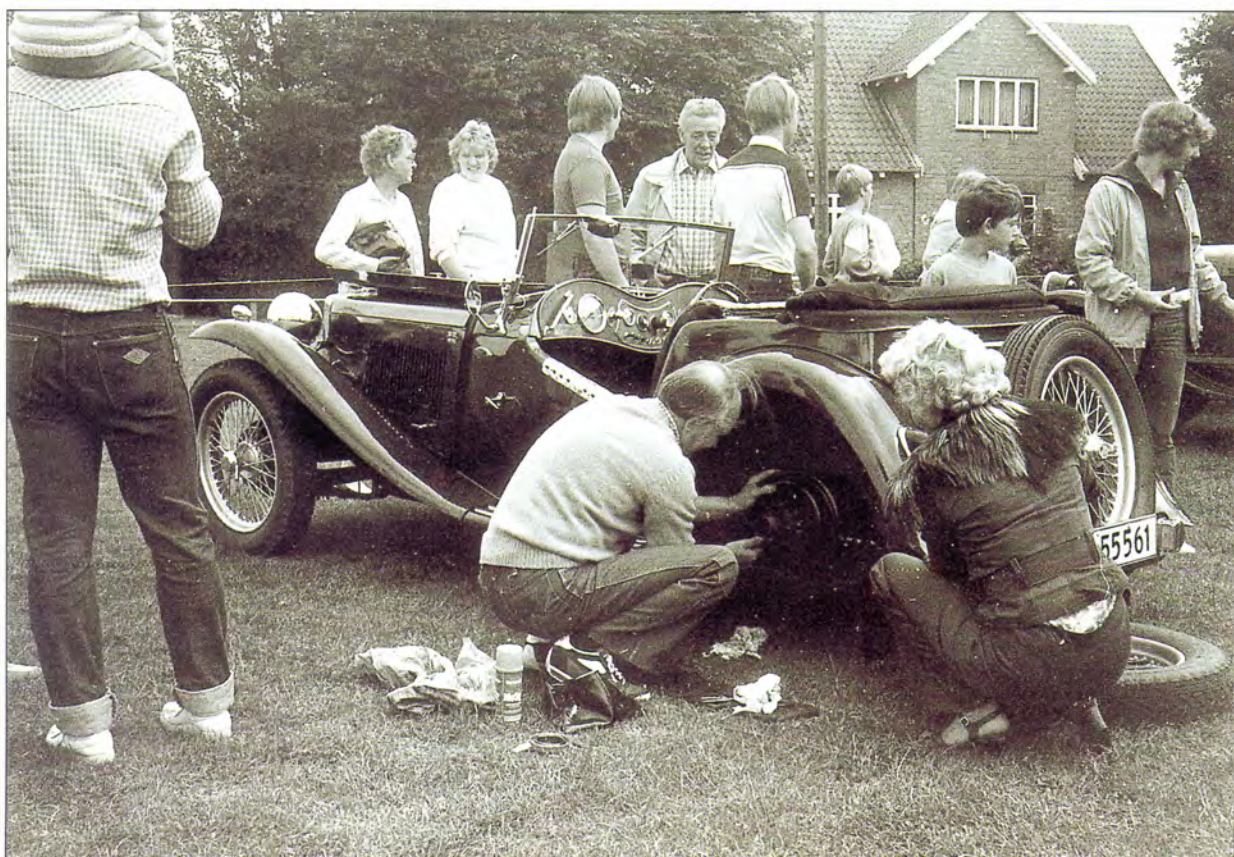
blev, som så mange andre har gjort det, gemt væk bag en busk. Jens Bagge faldt for en grøn Riley, og da han nu stod der og kiggede, kom ejeren og sagde: „Nå, var det måske lige noget for dig?“ Det var Svend Dråby.

Det blev nu ikke til nogen Riley, men derimod til et medlemskab af DVK.

Med tiden er mange køretøjer passeret gennem stalden derude på gården, der kan opremses Ford A, M.G. PA, TA, TC og TD, Bentley, Rolls Royce, Jaguar Mk.II, Rover 75, Morris 8, FIAT 509 for at nævne nogle.

Bentleyen havde tilhørt den dengang berømte falske læge fra Aarhus og som blev sat til salg, da det hele ramlede for ham. Den Rolls Royce Silver Cloud II Saloon, som Anne og Jens Bagge ses i nu, er faktisk deres bil nr. 60!

Anne og Jens Bagge er helt enige om, at veteranbilinteressen og medlemskabet af DVK har været en god ting for dem. Deres hobby er jo meget familievenlig, fordi arbejdet med bilerne foregår derhjemme. Og mange af tingene, f.eks. syning og istandsættelse af indtræk, er lige Annes kop



Bornholm
1983.
Man hjælpes
ad med
hængende
bremser på
MG TC.



Med Mor bag rattet i Ford A Cabriolet.

the. Deltagelse i klublivet har været godt for familien, for da drengene Peter og Søren var små, kom de bare op bag i køretøjet og så af sted.

Den første rigtig store oplevelse var deltagelsen i BP Danmarksløbet i 1972. Derefter fulgte mange andre sjove ture. At fliden har været stor, vidner et diplom fra Ringkøbingløbet om: 25. deltagelse i 1998. Åja, så var der de uforglemmelige ture med Køreselskabet Vest, der i sin tid blev ledet af Hans Mejer Larsen og Ole Hübbe. Da kom man vidt omkring.

Drengene er nu voksne og forlængst fløjet fra reden, og de har lært godt derhjemme, for begge er medlemmer af DVK i dag.

Jo, Anne og Jens Bagge har været glade for de mange år i DVK, og selv om Jens er en mand af få ord, så vil han dog anføre „Jeg har sgu truffet mange skægge mennesker i DVK“.

Leif Gr.Thomsen



„Albert“ med 1. præmie for bedste efterkrigsvogn Ringkøbing 1997.



Man tror det næppe, men FIAT 509 og MG TA ser næsten lige små ud.



Vedr. Veteranforsikringsordninger, m.m.

Som medlem af både DVK og en anden veterankøretøjsklub vil jeg gerne knytte følgende kommentar til Claude Teisen-Simonys læserbrev og det tilhørende svar fra Poul Suhr i VT nr. 271:

Når Poul Suhr bedyrer, at andre klubber altid har været velkomne til at tilslutte sig Veteran Forsikringsklubben (VF), er det en sandhed med modifikationer. På Motorhistorisk Samråds (MhS) årsmøde i november 1997 var der bestemt ikke tegn på, at dette var tilfældet; - tværtimod. Stemningen var nærmest, "at hvis man ville have en billig forsikringsordning, kunne man jo bare melde sig ind i DVK". - Det er selvfølgelig rigtigt, men bestemt ikke særligt venligt overfor de andre klubber, som derfor så sig nødsaget til at bede MhS (og dermed Claude) om at søge andre muligheder.

På årsmødet i 1998 var tonen en ganske anden, hvilket de andre klubbers repræsentanter og undertegnede naturligvis bifaldt. Dette var nok også en medvirkende årsag til, at forsamlingen ikke viste særlig interesse for den ordning, som Claude præsenterede os for. Man kan vel sige, at Claude i relation til DVK har gjort et glimrende stykke arbejde. Men det er nu engang svært at tjene to herrer og i relation til MhS faldt resultatet mindre heldigt ud.

Jeg synes, at det er meget positivt, at VF har åbnet armene for resten af MhS-klubberne, for vi er nu engang alle i samme båd. Jeg kan da godt se, at DVK og de andre klubber i Veteran Forsikringsklubben ikke længere er helt så attraktive, men hvis billige forsikringer og andre medlemsordninger er hovedårsagen til at folk melder sig ind i en klub, må der være noget galt med klubbens øvrige aktiviteter. Bortset fra, at det måske ikke ligefrem er den slags medlemmer, man i virkeligheden har brug for. - Det skulle jo gerne være interessen for køretøjerne, som er den væsentlige drivkraft.

Medlemskab af DVK og specialklubberne er i mine øjne to vidt forskellige ting. DVK vil f.eks. aldrig have muligheden for at tilgodese den informationsudveksling, som foregår i en mærkeklub, - i så tilfælde skulle Veteran Tidende udvides med mindst 150 sider og det er næppe realiserbart.

Sådan som jeg opfatter det, er DVK en altfavrende klub, som tager sig af den generelle interesse, hvilket de fleste af klubbens arrangementer og så understreger; - så for mig at se er et medlemskab en nødvendighed, hvis man ser lidt længere end sin egen næsetip.

Der vil altid være en stor gruppe, som ikke føler et behov for at være medlem af en mærkeklub og derfor er medlem af DVK, ligesom der også vil være nogle, som kun interesserer sig for nogle bestemte køretøjer og derfor ikke er med i DVK. I alle tilfælde er vi bedst tjent med, at folk kun er medlem af de foreninger, som passer til deres interesse.

Jeg syntes at der er god grund til at takke DVK og de andre stiftere af VF for at have tilvejebragt en god forsikringsordning, som de andre klubber under MhS nu muligvis også kan nyde godt af og så koncentrere os om at vejlede vores respektive medlemsaspiranter, så alle får nogle medlemmer med en regulær interesse; - medlemmer der vil deltage i klubarbejdet og betragter forsikringen og andre medlemsordninger som en behagelig bonus. Det er jo ikke en konkurrence om medlemmerne, vel ?

Påstanden om den øgede risiko ved at inddrage de andre klubber i RUNA-ordningen, vil jeg ikke kommentere, udover at jeg finder den totalt malplaceret og uden hold i virkeligheden.

Hvad angår MhS' økonomi, er det min opfattelse, at det ikke skal være forsikringstagerne, som bidrager hertil, men de respektive klubbers medlemmer, uanset om de bruger

forsikringsordningerne eller ej, så hvis økonomien i MhS kræver det, må man forhøje kontingentet.

Hvis klubberne føler, at MhS gør et godt stykke arbejde, bør de også acceptere, at det koster noget.

I sidste instans kan vi ikke undvære MhS, for ingen af klubberne kan alene udøve det tryk, som er nødvendigt for ikke at blive rendt over ende af bureaukrater og andre fantasi-løse personer, som ikke kan se charmen og ikke mindst den historiske værdi i vores køretøjer.

Dette arbejde har Claude i øvrigt bidraget og bidrager fortsat til, i kraft af hans arbejde i FIVA, hvilket man bestemt bør påskønne, især i betragtning af de store problemer, der har været med nogle medlemslandes repræsentanter, hvor personlige ambitioner blev vigtigere end selve sagen.

Venlig hilsen

Ole Willumsen
Medlem af DVK og
Dansk Militærhistorisk
Køretøjs-Forening

Bentzonsvej 4, 3.th.
2000 Frederiksberg



Føtex Løbet Odense – Svendborg- Valdemar Slot

Jeg sidder her en mørk vinteraften og sorterer billeder fra sommerens løb og mindes et af de rigtig gode løb.

Traditionen tro havde Robert Lindvig inviteret til årets Føtex Løb på Fyn, og som sædvanlig blev det også denne gang et dejligt løb. Robert kan det med vejret, så solen skinde lige fra morgenstunden.

Morgenkaffe med div. blev serveret på P pladsen hos Føtex i Odense. Dette løb udmærker sig ved at der er masser af tid til hygge, så der er rig mulighed for at sige hej til de gamle gutter.



Roberts Austin Nippy og lidt af malerens 4CV

Turen gik ad nogle utrolige små snoede og fantastisk smukke veje til næste højdepunkt, Føtex Svendborg, hvor der serveredes en altid god middag. Og så var der igen tid til en snak, især med de mange tilskuere, som der var næsten alle steder på ruten. Så giver Robert igen tre dyt med hornet på Nippien, som han altid gør

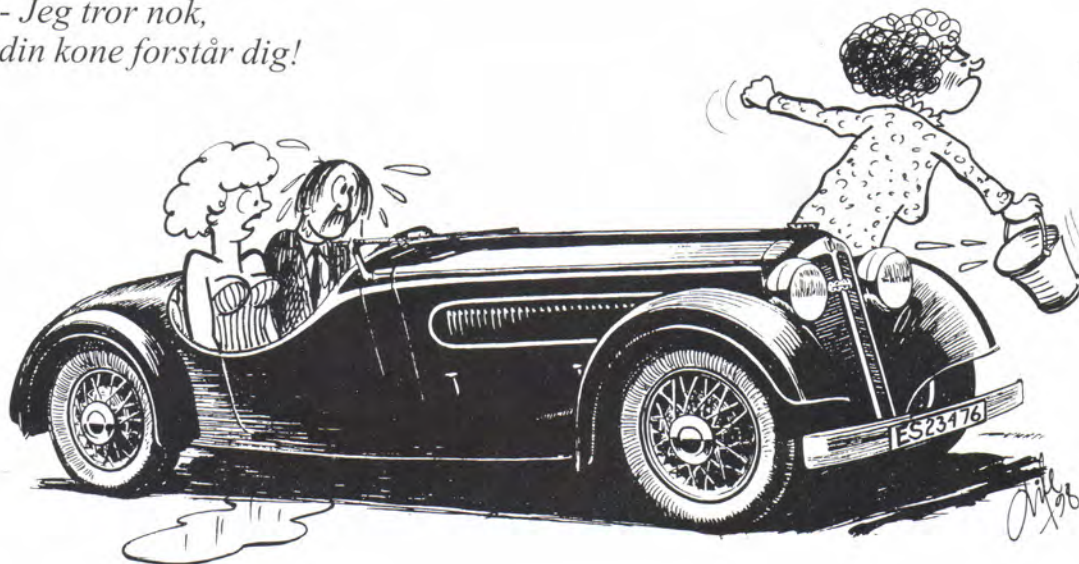
når vi skal starte, og karavanen sættes i gang igen. Turen går så videre igen ad de små veje med mål på Valdemar Slot, igen er der masser af tilskuere, og igen står opråberen og præsenterer hvert enkelt køretøj og dets historie.

Så kom det store øjeblik, har vi vun-

det i år ?, men ak nej heller ikke i år. Nå pyt, det er jo heller ikke det vi er kommet for, for vi har jo allerede fået en gevinst: En rigtig god tur og en herlig dag.

Tak for turen
Poul V. Bertelsen
Medlem nr. 413

*- Jeg tror nok,
din kone forstår dig!*





A.C. 16/70 touerer 1935

Tekst: Ib Jensen. Foto: Ib Jensen, Lars Hartmann-Petersen

A.C. i trediverne

Tredivernes England var på mange måder et mekka for det publikum, der havde råd til at anskaffe sig en bil udover det sædvanlige.

A.C. (Acedes) Cars Ltd., Thames Ditton, Surrey byggede biler til et kræsent publikum, der ville give lidt mere for en bil med et personligt præg og ikke var tilfreds med en standard M.G., Riley eller SS sportsvogn.

Hos A.C. kunne man bestille en standardmodel, men få den leveret med speciel tunet motor, udveksling i bagtøj efter ønske. Specielt indtræk og specielle farver på karrossen kunne leveres altsammen til en yderst fordelagtig pris på omkring 500 pund. Brødrene Will og Charles Hurlock

overtog i 1930 den fallerede A.C. fabrik, solgte lastvognsproduktionen fra og koncentrerede sig om produktionen af en 2 liters model.

Man benyttede udelukkende én motor. En konstruktion fra tyverne, der havde en blød motorgang og havde bevist sin holdbarhed. Det var en 2 liters motor i aluminium med våde foringer og et topstykke i jern med en enkelt overliggende knastaksel. Altid udstyret med 3 SU karburatorer. Der var tale om et af de første cross-flow topstykker, så motoren var yderst modtagelig for tuning.

Chassiset man valgte var en gennemprøvet konstruktion der fra firmaet Thompson blev leveret til en anden bilfabrikant: SS Cars. Chassiset var

oprindeligt konstrueret til Standard 16 og var bygget som en såkaldt „underslung“ konstruktion, der muliggjorde en lav byggehøjde.

Efter at have anvendt en „crash“ gearkasse i starten gik man over til den synkroniserede Moss gearkasse som blev den almindelige op gennem trediverne.

Bagtøjet var af hypoid typen og kunne leveres med flere udvekslinger, som regel 4,5 : 1.

Karrosserierne blev bygget i aluminium på asketræ og sportsudgaverne var vel nok de smukkeste typiske engelske sportsvogne i midten af trediverne. De blev leveret både som 4-personers touerer og 2-personers Competition, der havde 80 heste mod



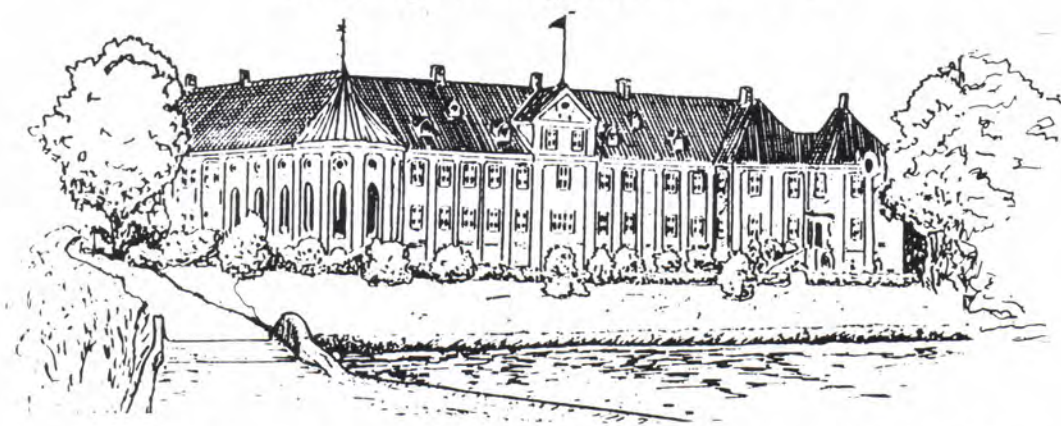


For at være fri for at klippe i bladet vil vi i de kommende numre bringe alle invitationer samlet på midtersiderne. De kan således tages ud uden at forstyrre sammenhængen i bladet.

Pladsen vil blive fyldt ud med køb & salg kuponer, og vi vil gerne opfordre alle der ønsker at annoncere om at benytte disse kuponer, idet det være til stor hjælp for redaktionen.

Poul Suhr

Gavnø Slot 1999 **Classic Autojumble & Concours de Charme** **Søndag d. 20. juni kl. 10 - 18**



For 11. gang har **Gavnø Slot og Svend Carstensen** fornøjelsen at indbyde til årets *Classic Autojumble og Concours de Charme* med deltagelse af veterankøretøjer, klassiske køretøjer, sportsvogne, brand- og militærkøretøjer samt diverse mærkeklubber. I anledning af MG Car Club Danish Centre's 45 års jubilæum er MG-klubbens arrangement udnævnt til „European Event“ og vi har derfor reserveret fredag og lørdag til MG'er.

Søndagens *Classic Autojumble & Concours de Charme* er for **alle**. (Danmarks største af sin art).

Tilmelding inden **d. 1. maj** giver dit køretøj, dig selv og passagerer **gratis adgang** til søndagens arrangement (dog betales bilsalg og stumpemarked). **Af pladshensyn vil der kun være adgang for tilmeldte køretøjer.**

Alle deltagere skal være på anvist plads i parken senest kl. 9.30.

Husk tilmelding sendes **senest 1. maj** til: Arrangementspræsident Svend Carstensen, Skipperstræde 2, 2791 Dragør.

Yderligere information. S. Carstensen, tlf/fax 32530126



Odsherredløbet den 1. maj 1999

Odden strækker sig langt mod vest, og de fleste kender den kun fra landevejen. I år vil vi prøve at vise jer noget af det Odden I ikke ser fra landevejen. Lad os derfor mødes lørdag den 1. maj 1999. Der indbydes til løb for køretøjer over 25 år

På gensyn Tove og Ole Vium

Program:

- Kl. 9.00 - 10.00 Mødestedet er i år parkeringspladsen foran Trundholm rådhus, Nyvej 22 i Højby. Der er kaffe i rådhusets kantine.
- Kl. 10.00 Løbet startes af borgmester Hans Møller Olsen. Turen er ca. 50 km, og der er pause på Griben.
- Kl. 13.00 Frokost i Højby hallen.

Deltagelse:

Løbet er for max. 40 køretøjer over 25 år.

Betaling:

Startgebyr: kr. 50,- pr. køretøj

Deltagergebyr: kr. 110,- pr. deltager for frokost + 1 øl eller 1 vand eller 1 glas vin (børn under 12 år halv pris). Beløbet medsendes i check sammen med tilmeldingen, senest den 9. april til Ole Kirk Vium, Holst Have 21, 4500 Nykøbing, tlf. 59914334.

Bekræftelse:

Efter modtagelsen tildeles nummer i løbet, som fremsendes hurtigst.

SKANDINAVISK FORD V8 TRÄFF 1999



Sundgårdens Folkhögskola söder Helsingborg
9-11 juli 1999

Program:

Fredag 9 juli:

Inkvartering från kl 16.00 på Sundgårdens Folkhögskola under om Helsingborg. Under kvällens lopp kommer äkta skånska siffror och ord att framföras.

Lördag 10 juli:

Efter frukost kör vi en kortare slinga. Lunch serveras utmed vägen. Under kvällen blir det festligheter med middag, prisutdelning, dans m.m.

Söndag 11 juli:

Under förmiddagen, efter fruktostbuffén, checkar vi ut i egen takt.

MERCURY

BIL-BÅT-FLYG-MC-MUSIK-TÅG
NOSTALGIA
MAGAZINE





TILMELDINGSKUPONER

Tilmelding til

Gavnø Slot Classic Autojumble & Concours de Charme, sønd d 20. juni kl 10-18

Navn..... Adresse.....

Post nr..... By..... Tlf. nr.....

**Jeg ønsker at deltage i:
Concours de Charme med:**

Køretøj:..... Årgang:.....
Skriv venligst lidt om køretøj, historie, påklædning

Opstilling af køretøj i parken med: Køretøj:..... Årgang:.....

**Jeg vil gerne sælge et køretøj:
(SKAL stå på anvist plads)** Køretøj:..... Årgang:.....
Jeg har ____ køretøjer til salg a kr 100 = kr. ____

Jeg deltager i stumpemarked : Antal løbende meter ____ a kr 100 = kr. ____

Jeg vil gerne campere: Jeg camperer med ____ personer a 50 kr stk kr. ____
-Vedlæg venligst en check på hele beløbet-

Tilmelding til Odsherredløbet 1. maj 1999

Navn: _____ Tlf.: _____

Adresse: _____

Afgift: Løb 50,- _____ Antal voksne à 110,-
Antal børn under 12 år à 55,- _____ Ialt kr.: _____

Køretøj/årgang: _____

Kort beskrivelse til brug for løbstarter: _____

Tilmelding til Skandinavisk Ford V8 træff 19999

Priser:

2 nætter inkl. alle måltider (5st):	Antal:	Totalt:
Vuxna: 1500 kr per person	_____	_____
Barn 6-10 år: 750 kr per person i föräldrars rum	_____	_____
Bank-/Växlingsavgift för våra utländska träffdeltagare (SEK 100):	_____	100

För de som inte bor på Sundsgården:

Festmåltid lördag kväll: 350 kr per person	_____	_____
Startavgift: (gäller alla) 200 kr per bil	_____	_____

Total/Total: _____



Anmälan:

Namn på alla deltagare: _____

Adress: _____

Postnr: _____ Ort: _____ Land: _____

Telefon hem: _____ arbetet: _____

Bilmodell: _____ Årsmodell: _____

Sista anmälningsdag 1 maj 1999

Anmälan skickas till: Ronnie Bergkvist, Blomsterstigen 19, S-260 30 VALLÅKRA
Betaling skickas till: Lena Wilhelmsson, Vallåkravägen 48, S-260 30 VALLÅKRA. Kontonr: 8214-9 993955776-6
Vid förfrågningar ring: +46 42 995 28 Ronnie Bergkvist eller +46 42 18 50 80 Per Östman

**Interessekupon Munkebjerg Hill Climb 1999**

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Ja tak. Jeg vil gerne modtage information om deltagelse i Munkebjerg Hill Climb lørdag den 14. og søndag 15. august 1999.

Denne kupon og frankeret svarkuvert (porto kr. 5,24) sendes til: Sekretariatet ved Kirsten Markussen, Tranegilde Bygade 6, 2635 Ishøj.

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

MC

Dele til MC

Automobilia mv. Navn:

Diverse Tlf.:

Afsender:

Adresse:

**DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

MC

Dele til MC

Automobilia mv. Navn:

Diverse Tlf.:

Afsender:

Adresse:

**DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**

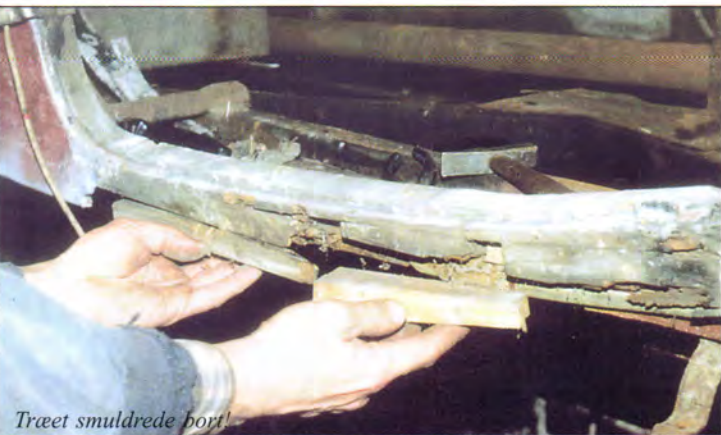
Bilen adskilles for restaurering



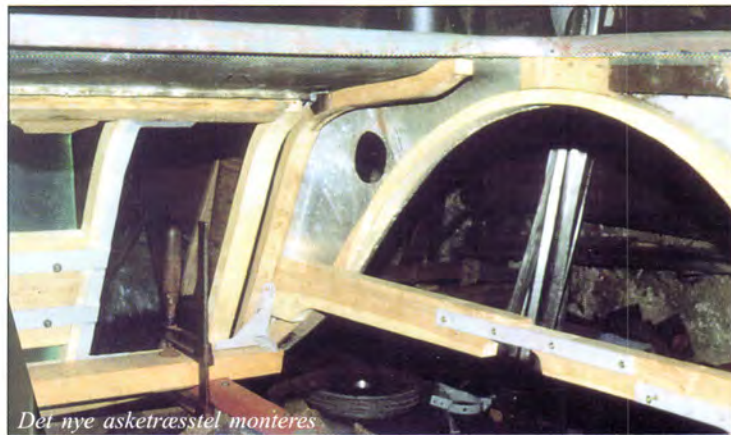
Gearskifte med kulisse



Rust og tæring



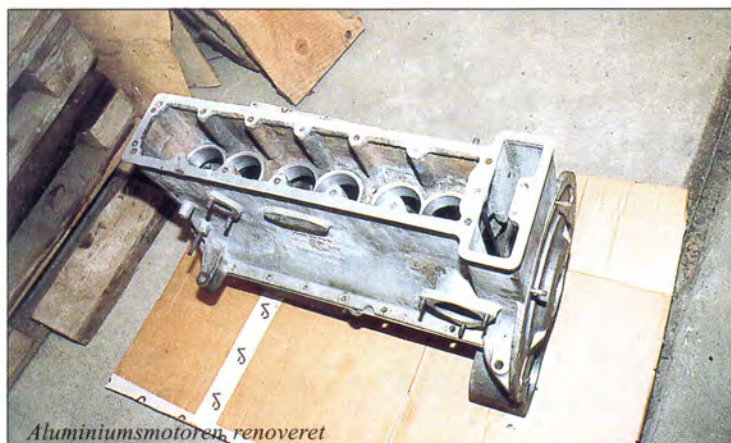
Træet smuldrede bort



Det nye asketræsstel monteres



Det nye asketræsstel monteres



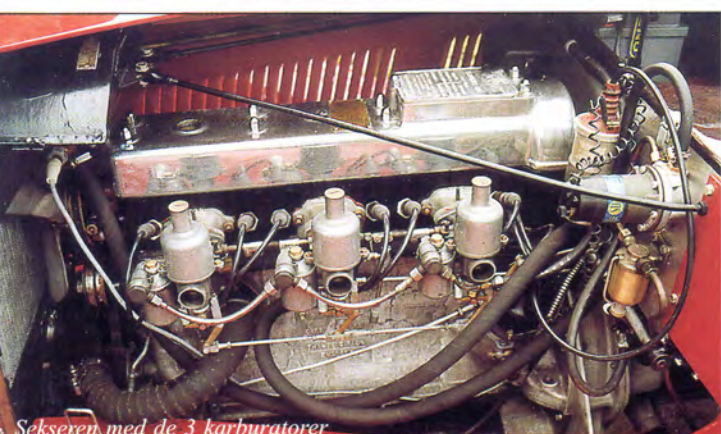
Aluminiumsmotoren, renoveret



Det smukke skindindtæk



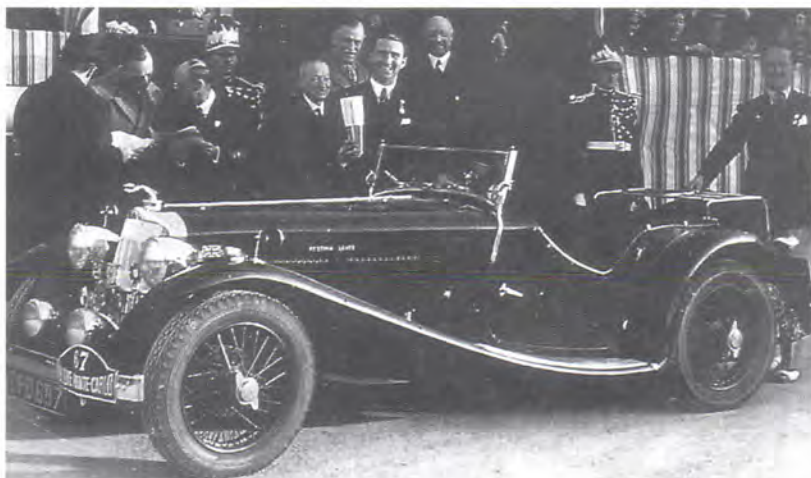
Det smukke gearskifte klar til brug



Sekseren med de 3 karburatorer



Den færdigrestaurerede A.C.



A.C. 16/80
„Competition“
i Monte Carlo
1936.

de sædvanlige 65-70 heste.

Ejerne af A.C. Cars var ikke interesseret i væddeløb, men private ejere deltog flittigt i rally-sporten og ikke mindst i de såkaldte trials.

I Monte Carlo-Rallyet i 1935 deltog 3 privatejede A.C. Alle gennemførte, også den første engelske kvindelige deltager i Monte, Miss Allen, der startede fra Umeå i Sverige.

Der blev i trediverne produceret ca. 600 biler ialt og man har ikke tjent mange penge på produktionen. Ejerne havde mange andre interesser og arbejdede som underleverandør til flyindustrien.

Dansk ejet A.C. 16/70 touer 1935

Den aktuelle bil blev af ejeren Lars Hartmann-Petersen, Farum købt i England i 1965 og den ankom til Danmark som dækslast på en DFDS bananbåd.

Historien før den tid er ukendt. Bilen blev i England købt hos en forhandler af klassiske biler, der ikke havde nogen oplysninger om bilens tidlige liv.

I de mange år, der er gået siden den kom til Danmark, har den kørt ganske lidt og ikke gennemgået nogen egentlig restaurering. De sidste mange år har den stået stille i sin garage.

Det er jo en skæbne, som mange „rigtige“ biler har fået, men beslutningen om at restaurere bilen modnedes gradvis, så i begyndelsen af 1997 startede projektet op.

De mange år i en fugtig garage havde gjort det af med karrossen, så der blev fremstillet et nyt træstel i vel-

lagret asketræ.

Aluminiumskarrossen havde det heller ikke for godt. En helt ny bagklap blev fremstillet. Nye inderskærme og mange detaljer i aluminium blev fornyet, så ved afgang til maler stod hele karrossen i blankslebet aluminium uden det ringeste spor af spartling. De 19 tommers trådhjul var alle helt færdige, med ødelagt notgang, så der blev bestilt et i England, fremstillet af et firma, der var specialist i denne produktion. Resultatet var perfekt og til en fornuftig pris.

Bagtøjet var gudskelov i fin stand og kunne nøjes med at blive monteret med nye lejer. Gearkassen fik nye lejer og voldte heller ikke de store problemer.

Aluminiumsmotoren var dog noget af en udfordring, da de våde foringer var rustet op og blokken havde det heller ikke for godt.

Nye foringer blev fremstillet. Blokken blev svejset og forsynet med nye lejer plus de gamle stempler med nye pinde og ringe. Olie- og vandpumpe blev renoveret. På grund af motorens meget særprægede motorophæng måtte der vulkaniseres nyt gummi i holderne, men også det er lykkedes. Den færdige motor kom i prøvebænk, hvor den kørte de første timer efter renoveringen.

Der blev fremstillet ny benzintank med den gamle som model og iøvrigt efter den samme fremgangsmåde som man anvendte i trediverne. Nyt kølerelement i køleren og alle aggregater blev renoveret og et nyt ledningsnet blev fremstillet og monteret.

Bilen blev lakeret i 2 lags akryl, der har den store fordel, at ridser og skrammer let kan poleres ud og ligner cellulose, når den har fået lidt patina.

Der blev syet ny kaleche i mohair og saddelmageren udførte et perfekt arbejde med det nye indtræk i lyst brunt læder.

Bilen var færdig i september 1998 hvor den stod i al sin pragt.

Det store øjeblik kom, da den skulle startes, så proceduren blev studeret indgående:

1. Træk choker helt ud til fed blanding.
2. Tryk på starterknappen og giv let gas samtidig.
3. Når motoren fyrer, skub choker halvt ind.
4. På rattets centrum. Sæt kontakten til „fast idle position“.
5. Vent til vandtemperaturen er 40 grader celsius.
6. Skub choker helt ind.
7. Kør nu, men hold omdrejningerne nede indtil olietemperaturen er normal.

Proceduren blev fulgt til punkt og prikke. Den startede med det samme og den kraftfulde lyd fra sekseren fyldte de tilstedeværende med en salig fryd. „Well done!“

A.C.'en blev godkendt uden problemer af den motorsagkyndige og de nye gamle sorte plader blev monteret i oktober.

Endnu en perle af de ganske sjældne er klar til sæsonen 1999.

Specifikationer:

Motor:	6 cyl 65 x 100 mm, 1990 ccm 1 overliggende knastaksel
Karburering:	3 stk. SU
Effekt:	70 hk
Gearkasse:	„Moss“ 4 trin med kulisser, synkromesh
Bagaksel:	Hypoid
Udveksling:	4,5 : 1
Bremser:	Mekaniske
Chassis:	Åbne vanger med X forstærkninger
Affjedring:	Halvelliptiske for og bag (stiv foraksel)
Styretøj:	Snekke
Dæk:	525 x 19
Vægt:	ca. 1020 kg fuldtanket og køreklar

Munkebjerg Hill-climb

Ikke mere vrøvl og bløde meninger. Færdig med retorikken. Ud med aforismerne.

Nu skal mænd igen ud og vise, at rigtige mænd går i gummistøvler, eller også kører de race. Søndag d. 15. august har man resolveret, at massiverne omkring Munkebjerg atter skal bjergtages. Kampagnen starter allerede om lørdagen med tidskørsler på Køreteknisk anlæg i Fredericia for at få fastlagt pole-position til om søndagen, hvor det gælder bjergetapen. Dem der er til halstørklæder og en kæk Gajol i halsen, skal køre. Dem der er til pudseklude og hyggekaffe, kan overvære slagmarken beskyttet af fjeld og lie og fjord (og af lidt halmballer) ude i slugterne.

Karel Capek (hvem han så end er) skal have sagt, at en klassiker er en vogn, man ikke skal vente sig noget nyt af, og Mark Twain (ham kender vi godt) strammede den lige en tand ekstra ved at påstå, at en klassiker er én, som folk roser og hylder, men ingen gider køre i. Oliver Holmes (som heller ingen kender) trumfede over ved at påstå, at han altid havde skruper over den tid han spildte med at køre rundt i en gammel klassiker.*) Eksemplerne viser, at aforismer er roden til alt ondt, og tiden nu må være inde til at få vrøvlet gjort til skamme. Klassikerne sætter af ved fjordkanten og hvæser sig herefter hysterisk op i de højere luftlag for til sidst at køre i mål – hvis føreren og automobikken stadig er i besiddelse af deres fulde førelighed - i den iltfattige sfære oppe ved bjergtinden. Målet anbringes komfortabelt nær Munkebjerg Hotel, så felttoget kan afsluttes med en lille opstrammer, uden at denne side af sagen på nogen måder skal overbetones. Sagen er nemlig den, at man kort efter ankomst atter – klemt inde mellem et par pace-cars uden humoristisk sans - i kortege skal køre tilbage til starten ved Vejle Fjord. Tilbagekørslen sker ad mindst lige så snoede og krinkelkrogede proptrækkerveje som racerstrækningen, og under denne nedkørsel kan det have sine fordele at



Ryttergården klar til kortegekørsel.

Amilcar 1926

kunne beherske sin højre fod så meget, at den kan flyttes fra yderste højre pedal til den i midten. Der vil – hvis der ikke sker for mange uheld – blive gennemført 5–6 bjergkørsler, så der bliver gode muligheder for hele tiden at slå sine egne rekorder og et par verdensrekorder samtidigt, nu vi alligevel er i gang.

Slalomkørsel op ad bakke. Det lyder som en ny disciplin, men er det faktisk ikke. Ikke engang i Danmark. Faktisk arrangerede Historisk Motorsport Danmark (HMS) sammen med ejeren af Munkebjerg Hotel, Hans Geschwendtner, et tilsvarende løb i 1997, hvor området blev afsvedet for 1. gang og hvorfor grundfjeldet stadig står og skælver.

Iklædt passende fremtoning kan alle deltage, idet der dog herved naturligvis er forudsat, at man er i besiddelse af et egnet fortidsuhyre i kradsbørstigt snit at føre sig frem i. Der gælder nogle enkelte regler om deltagere, licenser og vogne, men da disse bestemmelser er trykt med småt, og mit syn ikke længere er, hvad det har været, skal jeg lade dette hvile og alene bede interesserede om

at henvende sig til arrangørerne for at få tilsendt materiale og interessekort. Interessensnip kan sikkert findes et eller andet sted i dette navnkundige blad.

Trods mine afgivne løfter håber jeg, at læserne vil bære over med en lille afsluttende aforisme, idet Henry Ford (hvem han så ellers måtte være) har udtalt: En forretning, der ikke indbringer andet end penge, er en dårlig forretning. Denne tese skal efterprøves i år, hvorfor vi har besluttet at gøre det gratis for tilskuere at komme og overvære hill-climbet. Måske kan indhøstede erfaringer hermed være nyttige, hvis vi igen skulle finde på et nyt Copenhagen Classic Car Cup. Kan vi ikke trække tilskuere til en fri entre, må vi vel konstatere – med eller uden pressens medvirken - at tilskuerbaseret historisk motorsport er helt død i Danmark, og de store arrangementers tid vil være forbi.

Gorm Bang Olsen

*) Formelt er det bøger d'herrer udtaler sig om, men forskellen anses at være ens.



Tatra type 11 og 12



Veteran Tidende nr. 269 inspirerede Knud Marker til at bringe nogle mere udførlige oplysninger om Ford T. Og man kan tilføje, at egerne sikkert er af hickory, som det var normalt for Ford og andre amerikanere med artillerihjul.

Samme nummer af Veteran Tidende indeholder under omtalen af Ringkøbingløbet nogle oplysninger der inspirerer til nærmere kommentarer. Jeg synes ikke den viste Tatra 12 er trist, da den bortset fra hjulene er ret original og velbevaret. Omtalen er mere trist m.h.t. årstal for fremkomsten af Tatra, angivelser af produktionstal og Porsches rolle.

Tatra type 12 produceredes fra 1926 til 1934 i 7525 stk., efterfølgende type 11, som kom i 1923 og produceredes i 3540 stk.. Type 11 og 12

havde begge 2 -cyl. luftkølet topventilet boxermotor i aluminium. Denne motortype introducerede konstruktøren Hans Ledwinka i 1923 i type 11 i en letvægtskonstruktion med centralrørchassis og pendulaksler til baghjulene.

Der var tale om banebrydende nytænkning, men pendulaksler var allerede kendt fra Edmund Rumplers strømlinievogne af eget fabrikat. Rumpler og Ledwinka kendte hinanden, da Rumbler havde været på Nesselborfer Wagenfabrik, som efter 1. verdenskrig blev omdøbt til Tatra. I Ledwinkas konstruktion var gearkassehus og krumtaphus bærende elementer i fortsættelse fremefter af centralrøret. Differentialvirkningen lå i cylindriske tandhjul ved rørets bagende, hvorfra der udgik to spidshjulsaksler, den ene inden i den anden. De to spidshjul var i indgreb med hvert sit kronhjul, et til hvert baghjul. Når pendulakslerne vippe om en akse, sammenfaldende med spidshjulenes akse, rullede kronhjulene på spidshjulene, og der behøvedes ikke kardanled.

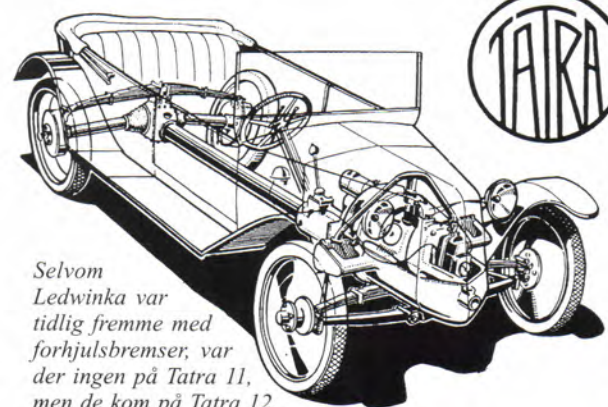
Lighed mellem Ledwinkas luftkølede bilkonstruktioner og Porsches konstruktioner kom der da Porsche blev sat til at konstruere VW, og da var det Ledwinkas hækmotormodeler han så efter.

En diktator, som interesserede sig for at der i Tyskland skulle bygges en folkevogn, havde haft en Tatra type 11 eller 12, og fundet den robust og driftssikker, så han gav Porsche ordre til at konstruere en luftkølet bil, som Ledwinka gjorde.

Ledwinka brugte fra 1933 først kun V8 motorer i sine strømliniede, luftkølede hækmotormodeller, en tocyklindret hækmotormodel kom kun som prototype. En firecyl. strømliniet hækmotormodel med boxermotor ventede man sig mere af. Men da krigen kom fik man at vide at den måtte ikke produceres, for en sådan bil skulle bygges i Tyskland.

Porsche tegnede et i forhold til Ledwinkas strømlinie modeller forældet design med udvendige skærme. Det siges at være for at han kunne reservere et mere tidssvarende design til bilen med hans eget navn .

Efter krigen, da der var tale om at VW fabrikken skulle betale til Tatra for at have anvendt deres konstruktioner, mente nogen, heriblandt Felix Wankel, at en del af betalingen burde tilfalde Ledwinka. Wankel hjalp Ledwinka ved en sag som kørte, men inden den var afgjort døde Ledwinka.. Han var blevet direktør på Tatra-fabrikken, som besættelsesmagten under krigen bestemte over, og blev efter krigen anklaget af det



Selvom Ledwinka var tidlig fremme med forhjulsbremser, var der ingen på Tatra 11, men de kom på Tatra 12.



ny styre og fængslet. I 6 år fik han lov at ruske i tremmerne. Da han kom ud tog han til Østrig og konstruerede for Steyr en ny 2-cyl. luftkølet boxermotor til Steyr-Puch 500. Senere blev den gamle sag, hvor Ledwinka blev fængslet, genoptaget, og han blev efter sin død frikendt for alle anklagepunkter.

Hans Ledwinka var østriger og kom som 19-årig til Nesseldorf i 1897, samme år som fabrikken for jernbanevogne byggede sin første bil, som havde 2-cyl. Benz boxermotor. I 1902 tog han til Wien for at arbejde for en dampvognsfabrik, men kom tilbage til Nesseldorf i 1905. Her havde man efter mislykkede konstruktioner under hans fravær brug for ham til at redde bilproduktionen. Han lagde ud med en ny firecylindret model med overliggende knastaksel og skråtstillede ventiler i halvkugleformede forbrændingsrum. I 1916 tog Ledwinka imod et tilbud om at lede en nyoprettet bilproduktion for Steyr i Østrig, og konstruerede en 6-cyl. Steyr motor med overliggende knastaksel. Medens Ledwinka var hos Steyr kom han frem med sine planer om en lille økonomisk, billig og veldesignet bil, men ledelsen troede ikke der var marked for den.

I byen Koprivnice i Tjekoslovakiet, det tidligere Nesseldorf, i det tidligere østrigungarske dobbeltmonarki, ønskede man ham tilbage, og det fik man så i 1921 tilligemed hans design til det der skulle blive Tatra type 11, i stedet for som planlagt en Steyr. Der viste sig også at være et marked i Østrig, i modsætning til hvad man troede hos Steyr, derfor blev der bygget en samlefabrik i Wien. I Østrig mente man at det gamle Nesseldorf navn solgte bedre end Tatra navnet, og forsynede derfor bilerne med et Nesseldorf-mærke foruden Tatra-mærket.

Der havde sikkert været marked for bilerne mange andre steder i verden, hvis nogen havde fundet på at importere dem.

Tatra produktionen spændte vidt, indenfor de år hvor Tatra type 12 var i produktion blev der produceret personbiler med motorer på 12, 8, 6, 4

og 2 cylindre, foruden en encylindret trehjuler med træk på baghjulet.

Tatra 11 konstruktionen medførte en halvering af vægten i forhold til hvad man ofte var vant til for biler med tilsvarende kapacitet. Da motorkonstruktionen med få cylindre og topventiler også var baseret på at få mest muligt ud af brændstoffet, var biltypen en af de mest velegnede som "folkevogn". Mange cylindre og sideventiler medfører stor samlet overflade af forbrændingsrum i forhold til volumen, således at mere varme ledes bort i stedet for at blive til arbejde.

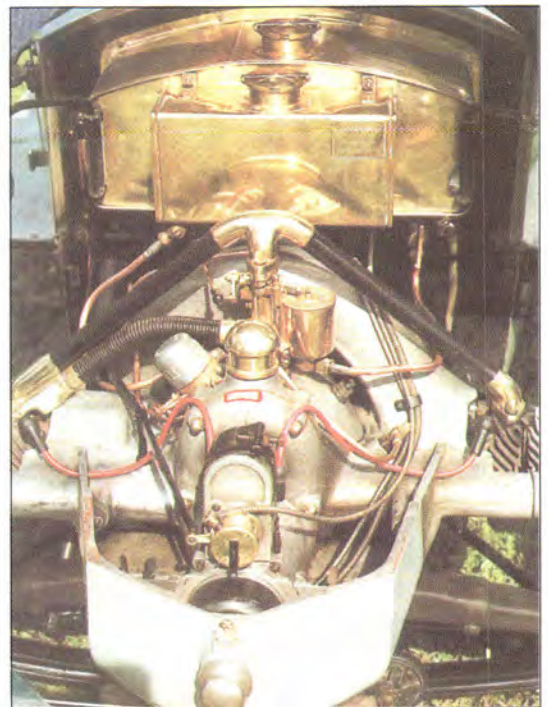
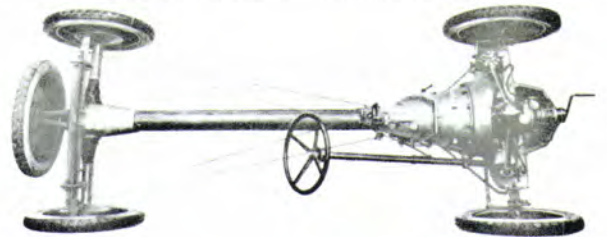
Mens VW med hækmotor byggede på Ledwinkakonstruktionen med tvivlsomme køreegenskaber, forstod man at bygge videre på ideen med 2-cyl. luftkølet frontmonteret boxermotor hos Citroën og Panhard, som man kombinerede med forhjulstræk. Vil man slippe for en kardanakslens er forhjulstræk en bedre men dyrere løsning end hækmotoren, som imidlertid viste, at man med økonomisk succes kunne spare på sikkerheden. En succes som også Chevrolet forsøgte at deltage i fra 1960 med Corvair-modellerne. Det var ikke første gang Chevrolet forsøgte sig med luftkøling. Samme år som Tatra type 11 kom frem, introducerede Chevrolet sin "Copper-Cooled" med kobberfiner på cylindrene. Men de solgte modeller blev tilbagekaldt grundet børnesygdomme, man burde nok have konsulteret Ledwinka.

I dag ser man ikke meget til luftkøling i bilindustrien. Det hænger sammen med, at man bedre kan styre temperaturerne med vandkøling og vandkappen virker støjdæmpende. Med luftkøling er man tilbøjelig til at overkøle for at være sikker på at køle tilstrækkeligt. Men omend forsynet med elektronik fortsætter endnu den gammeldags forbrændingsmotor med krumtap og plejlstænger



Tatra II var tænkt som en økonomisk brugsvogn, men deltog med held i løb, her et alpeløb i 1924.

Chassiet hvor motor og gearkasse indgik.



Kunstværket på 1096 cm³ adskiller sig fra den gængse støbejernsblok.

– som passede til Storm P i hans Ford T – og med diskontinueret forbrænding i cylindre, som giver dårlige forhold for en fuldstændig forbrænding. Den burde forlængst være afløst af noget mere avanceret, måske bliver det brændselsceller som tager over.

Peter Hass



På tur med kølevogn til Schweiz i 1939

En del af N. C. Klosters bilpark i slutningen af 1930'erne. Fra venstre MAN, Bedford, REO, GMC, Triangel, Volvo'en som Weichel og Barsøe kørte i til Basel, og endnu en Bedford og GMC. Man bemærker, at det var nødvendig at lave en „spidsning“ på Volvo førerhuset, for at få tilstrækkelig bredde til en soveplads ved bagvæggen.



En særlig nimbus omgav eksportlastbilerne i 1930'erne. De var de største, de havde ofte førerhuse med soveplads, de kørte langt, helt ned syd for Alperne til et ganske andet landskab end det danske. Formentlig har chaufførerne også følt at de rangerede højere end de kolleger, der kørte lokalt, de fleste var sønderjyder, de kunne tale tysk og reparere i en snæver vending.

Et tidsskildre er tegnet af disse transportere i bogen „Sådan kørte man dengang“ som Foreningen af Danske Eksportvognmænd udgav i 1998 i anledning af foreningens 50 års jubilæum. Fra denne bog har vi lånt beretningen om en tur med kølevogn til Schweiz i 1939.

Motorsagkyndig Weichels eksporttur til Basel

For at danne sig et indtryk af forholdene i vognmandsbranchen samt for at vurdere færdselssikkerheden tog motorsagkyndig H. Weichel på flere eksportture med danske chauffører. I august 1939 deltog han med vognmand N. C. Klosters disponent Christian P. Barsøe, der i øvrigt senere blev en af de førende lastbilforhandlere i Sønderjylland med domicil i Åbenrå.

Eksportturen skulle gøres med en 90 hestes Volvo med sættevogn. Weichel stod på i Åbenrå kl. 9.30, hvorefter det gik mod grænsen. Her ventede en påhængsvogn på at blive spændt efter. Den samlede last bestod af 11 tons torskefileter, oksetunger og friskslagtede kyllinger, som skulle til Basel i Schweiz.

Ved Kruså blev toldpapirene ordnet og lasten plomberet. Weichel og Barsøe nåede lige at hilse på en af Klosters MAN-lastbiler, som var på vej til Leipzig. Volvo'en slap først over grænsen. Weichel havde papir og pen fremme og noterede flittigt. Et længere uddrag af disse optegnelser, som blev bragt i fagtidsskriftet „Politiet“, er her værd at gengive.

Efter at have krydset den dansk-tydske grænse skrev Weichel: „I Flensborg skal vi tanke; vore tanke rummer tilsammen ca. 280 liter benzin, og da forbruget er ca. 35 liter pr. 100 km, kan vi således køre henved 800 km før næste påfyldning... Vi forlader Flensborg kl. 14, og så begynder turen for alvor. Noget syd for Slesvig får vi vores første punktering; det er dejligt solskin, og et 10,50 x 20 hjul er ikke sådan at bakse med, så man er hurtigt gennemblødt af sved,

og den rene skjorte er færdig med at se søndagsagtig ud. I Rendsborg standser vi op for at spise til aften; her kommer Leipzig-vognen strygende forbi, vi får lige vinket til hinanden“.

Efter måltidet gik det videre sydpå, og kl. 21 nåede Weichel og Barsøe Hamborg. Gennemsnitshastigheden var beskedne 25 km/t. Det var ikke tilfredsstillende, men der havde også været to punktering. For at nå rettidigt frem skulle man helst køre omkring 50 km/t på de lige stræk. På autobahnen måtte det dog godt gå en anelse hurtigere, men det var vigtigt at være agtpågivende. Kørte man for særkt, gik det nemt galt: „Gummiet kan ikke tåle det, når vi har læs på, det bliver for varmt“, noterede Weichel.

Omkring kl. 23 var det hans tur til at overtage rattet. Inden Barsøe gik til køjs, forklarede han nøje, hvor der skulle drejes fra, når de kom til Bremen. Hermed skulle Weichel for alvor prøve, hvad det ville sige at være eksportchauffør. Han skrev efterfølgende:

„På autobahnen holder jeg mellem 55 og 60 km/t, det går an i den køli-



ge natteluft og på den jævne kørebane, hvor gummiet ikke arbejder så stærkt; dog standser jeg engang undervejs på en parkeringsplads - standsning på selve autobahnen er forbudt - og er ude at føle temperaturen efter på alle ringene og lejerne; alt var i orden. Noget før Bremen bliver det meget stærk tåge, så jeg kan ikke se vejkanterne, jeg styrer efter den sorte asfaltstribe midt i cementen, og det går fint. Nu skulle man jo holde sin fart uanset den dårlige udsigt, da kørebanen skal være fri, men jeg føler mig dog utryk og går ned på 30-35 km/t; og godt er det, thi nogle kilometer fremme er en stor lastvogn gået i stå, så jeg pludselig må ud på overhalingsbanen til venstre“.

Det gik fint for den rutinerede Weichel. Der var næsten ingen trafik, og selvom han et par gange måtte standse for at studere vejskiltene, holdt han den fastlagte kurs. På strækningen mellem Osnabrück og Münster blev han imidlertid overrasket af en større kortege af lastbiler:

„Jeg indhenter 2-3 lastvogne, der ligger med en for mig uheldig hastighed af 25-30 km/t, der er langsom for mig til 4. gear, men for høj

til 3. gear; jeg overhaler dem altså, men ser nu 4-5 lastvogne foran mig - dem tager jeg også. Men jo flere lastvogne, jeg overhaler, jo flere dukker der op foran mig! Det viser sig, at jeg er kommet ind i et lastvogntog på i alt 26 vogne, hvoraf de fleste med påhængsvogn; de er alle uden læs. Af numrene kunne jeg se, at de alle var hjemmehørende i Slesvig-Holsten, og jeg undrede mig over denne karavane så langt syd på. Det viste sig senere, at de skulle ned til fæstningsanlæggene ved den franske grænse; det var netop i den kritiske tid“.

Overhalingen varede omkring en time, og som det fremgik af hans notater, var motorsagkyndig Weichel godt klar over, at han havde kørt for hasarderet:

„.... det skyldes min manglende erfaring, at jeg overhovedet begyndte på det; det gør jeg ikke en anden gang“, skrev han brødebetyngt.

Klokken 7.30 vågnede Barsøe og spurgte, om de snart var i Bremen. Weichel kunne trøste ham med, at de nærmede sig Köln. Gennemsnitshastigheden siden Hamborg havde været så høj som 40 km/t.

Nu var det Weichels tur til at sove.

Efter en ny punktering i Köln, måtte Barsøe dog ind og købe et nyt dæk. Efter morgenkaffen gik turen videre sydpå. Volvo'en blev sat på en hård prøve mellem Bingen og Mainz, hvor en stejl bakke skulle forceres over 9 km. Weichel skrev i sin dagbog:

„Vi går straks i slæbegræ, og med speederen i bund maser vi på med 8-10 km/t! Talrige gange er vi på nippet til at gå i stå, og vi må på trods af alle færdselsregler køre zig-zag op ad vejen for at formindske stigningen en smule. Nu er en sådan bakkekørsel ingenlunde ufarlig; går vi i stå, er det umuligt at komme i gang igen, og finder vognen på at løbe baglæns er vi nogenlunde fortabte; med to påhængsvogne kan man ikke styre under bakning!“

Weichel, Helge. Ingeniør cand. polyt., justitsministeriets motorsagkyndige, Karpedam 11 D, Åbenrå, f. 18. juli 1903 i København. Student 1922. Cand. phil. 1924 Cand. polyt. 1929. Studierejser: Oslo, Hamborg, Berlin, Amsterdam og Paris. Ansat som motorsagkyndig d. 1. aug. 1936. Har været ansat i Statens Færdselspoliti 1931-36.

Barsøe, Christian P. Automobilforhandler; f. 21/9 1908 i Åbenrå; importør og forhandler af M.A.N.- og Steyr-dieselvogne t. bl. a. køletransport og omnibuskørsel samt - u. firmanavnet Åbenrå Traktor-Import A/S - M.A.N.- og Steyr-dieseltraktorer.
Adr. Tøndervej 68, Åbenrå.
Firma: Chr. P. Barsøe, Automobilerforhandler, Tøndervej 68, Åbenrå.



Mens Barsøe kørte, sad Weichel parat til at springe ud og lægge træk-lodser under hjulene, hvis bilen skulle gå i stå. Det skete heldigvis ikke. Volvo'ens 90 hester kæmpede bravt og præsterede et utroligt sejtræk. Langsomt men sikkert gik det mod toppen, og der var ligefrem kraftoverskud til at overhale en anden lastbil på vej op. Den overhaling tog et kvarter. Da der blev gjort holdt på toppen efter veloverstået dåd, bemærkede danskerne at udstødsrøret var rødglødende og køletemperaturen betænkelig nær kogepunktet. Den motorsagkyndige Weichel var imponeret over teknikkens holdbarhed: „Motoren gik uanfægtet med en næppe hørlig spinden“, bemærkede han.

Langsomt men sikkert slæbte de sig videre fremad. Næste morgen krydse de grænsen til Schweiz. Danskerne var overraskede over at se det store opbud af militær og grænsegendarmar:

„På den tyske side er der spærrebom og politi, stramme SA'er og SS'er, gendarmar, toldere, i alt 12-15 personer. På den schweiziske side blot 2 gendarmar, der nærmest ligner et par fredelige landsoldater, samt en ung pige, der uddeler turistbrochurer; de holder til i et åbent træskur. Idyll!“

Barsøe og Weichel havde nu tilbagelagt omkring 1200 km siden Kruså. Turen var gjort på ca. 43 timer, hvilket svarede til en gennemsnitshastighed på ca. 28 km/t. Danskerne var en time forsinket, da de ankom til markedshallerne i Basel. Weichel tilskrev forsinkelsen den tætte tåge i bjergene. Modtagefirmaets direktør stod og trippede sammen med en veterinær, da den danske eksportvogn dukkede op: „Inden vi lukker op, demonstrerer vi flot, at vi er nede på 3 graders kulde i kølevognen, hvilket beroliger dem kendeligt, og da de får lov til at stikke hovederne inden for, og vi pakker nogle af kasserne med hønsene ud, er de vældig imponerede. Men det ser også lækkert ud; hønsene ligger i rækker, nydelig indpakket i pergamentpapir, nøjagtig ens i størrelse og farve, alle

næsten helt hvide. Vi har stor succes! Schweizerne spiser godt og kan nok goutère fine fødevarer“, skrev Weichel.

Læsset blev godkendt, og danskerne kørte til godsbanen, hvor varerne skulle videre med tog. Efter et veludført job, fandt de deres hotel. Barsøe gik direkte i seng, mens Weichel havde kræfter til at gå på et par timers sightseeing. Danskernes tilstedeværelse var allerede rygtedes, og tidligt næste morgen blev de kontaktet af et spedititionsfirma, der tilbød dem returlæs på 36 kasser italiensk glas. Barsøe var meget begejstret over dette uventede læs på 2,5 tons. En repræsentant for leverandøren skulle dog køre med til Danmark.

Hjemturen forløb uden større problemer. Et stykke oppe i Tyskland var Weichel igen ved rattet. Han overhalede to danske turistbusser og fik lyst til at imponere selskabet: „.... jeg sætter vor vogn op på 85 km/t og glider flot forbi; i overhalingen laver jeg alt det spektakel, jeg kan for at vække de gode danskere, og Barsøe vinker flot til dem ud af vinduet; de blev synlig overraskede over at træffe en dansk lastbil hernede. Men Nemesis er altid ude! Lidt længere fremme får vi et mindre motoruheld og må standse et par minutter; inden vi kommer i gang igen, kommer de to rutebiler susende, og nu er det dem, der vinker flot“.

Hjemkomsten blev dog forsinket, fordi repræsentanten for firmaet i Basel ikke kunne sove i bilen. Danskerne måtte derfor holde ind i Marburg og overnatte på hotel. Klokken 23 torsdag aften nåede de Hamborg. Weichel var imidlertid i tidsnød, da vigtige ærinder ventede i Åbenrå næste dag. Og med den sarte passager i bilen, kunne man ikke køre i et stræk. Problemet blev dog løst til Weichels store tilfredshed. Han skrev:

„På det sædvanlige hotel i Altona møder vi mandskabet fra to af firmaets andre vogne. Da jeg nødvendigvis skal være hjemme fredag mor-

gen, og Barsøe atter må overnatte med vores passager, kommer jeg over i en af de andre vogne; en REO med dieselmotor, der skal hjem. Jeg sover lige til grænsen og kører selv det sidste stykke til Åbenrå, som jeg når kl. 8“.

Efter at have kørt flere sådanne eksportture følte motorsagkyndig Weichel sig i stand til at evaluere forholdene i den danske eksportvognmandsbranche. Han vurderede, at det var muligt at „...drive kørslen under fuldt forsvarlige former“. Vognmændene burde udelukkende benytte erfarne chauffører. Han var desuden af den opfattelse, at eksportbilerne under alle omstændigheder skulle have to chauffører med. Begge naturligvis helt udhvilede. Weichel påpegede endvidere det nødvendige i, at der før og under kørslen ikke blev nydt nogen form for spiritus“... af hensyn til den under disse anstrengende ture ganske nødvendige udholdenhed“.

Til gengæld var Weichel begejstret for et nyt middel mod døsighed, som flere chauffører var begyndt at indtage:

„På den længste af turene, hvor jeg var med, ville jeg også studere virkningen af de såkaldte ferietabletter mod træthed. Jeg fik 25 stk. på recept og måtte tage 3 i døgnet; jeg tog nu kun 2, en ved midnat og en midt på dagen, men jeg var faktisk for-bavset over, så let jeg holdt mig vågen hele natten, og tilmed følte jeg mig ganske frisk og veloplagt. Virkningen syntes utvivlsom“.

Navnlig tabletter af mærket Virilin, der ligefrem kunne købes uden recept, blev en stor salgssucces. I begyndelsen af 1940'erne kostede en pakke med 50 stk. halvanden krone. Det var halvdelen af, hvad et kilo medister kostede hos slagteren.

Trods dette nye vidundermiddel foreslog Weichel, at man strammede op omkring sikkerheden. Han mente eksempelvis, at man burde indføre egentlige køre- og hviletidsbestemmelser, der var baseret på den tid,

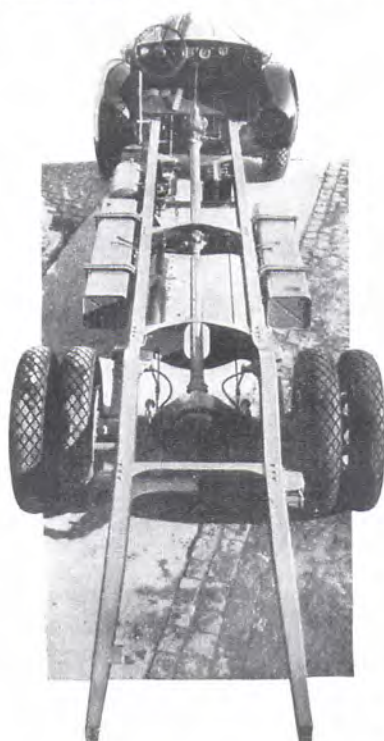
det rent faktisk tog at køre eksporturene. Man skulle undgå den hurtige kørsel, samt sikre at chaufførerne fik mulighed for at overnatte undervejs. I 1939 lå realiseringen af dette tankegods dog stadig langt ude i fremtiden. Hverken myndigheder eller vognmænd havde dengang nogen ide om, hvorledes en effektiv kontrol overhovedet kunne finde sted. Weichel havde i 1939 næppe fantasi til at forestille sig, hvor omfattende køre- og hviletidsbestemmelserne skulle blive siden hen.

Efterskrift

Når jeg læser Helge Weichels beretning om turen til Schweiz, forsøger jeg at tegne et billede på nethinden af forholdene i 1939. Personerne, deres baggrund, Volvo'en med både sættevogn og påhængsvogn (det var tilladt dengang), førerhuset med sovepladsen, den brølende motor, der i slæbegearet trak over de lange tyske motorvejsbakker - og ikke mindst tidspunktet, august 1939. Den 1. september overskred Hitler-Tyskland grænsen til Polen, Storbritanien og Frankrig erklærede Tyskland krig, en krig, der blev en verdenskrig, og som sluttede i Europa i maj 1945. Først senere i Fjernøsten efter at USA havde kastet to atombomber over Japan.

N. C. Kloster var en stor eksportvognmand, om ikke den største. Han var sønderjyde, født i 1893 og indkaldt som tysk soldat i første verdenskrig. Både før og efter soldatertiden handlede Kloster med svinekød, handelen udviklede sig med egen transport i 1921, og videre til en eksportvognmandsforretning i 1924.

Barsøe var 30 år og Weichel 36 år, de var unge og havde lyst og styrke til at køre Volvo'en gennem Tyskland uden stop. Måske har Barsøe været en kvik chauffør, der avancerede til disponent, måske har han haft en handelsuddannelse. Weichel havde en akademisk uddannelse, han var polyteknisk kandidat (civilingeniør), og dog en praktisk mand, der interesserede sig for eksportbilerne, og derfor ønskede at kende forholdene fra virkeligheden. Næsten alle lan-



dets motorsagkyndige i 1939 var polyteknikere.

Volvo'en var en 1937 model med 90 HK, udstyret med en topventilet benzinmotor, ikke en Hesselman halvdiesel, som Volvo også tilbød dengang. REO'en som Weichel kørte med hjem fra Altona var fra først i 1930'erne, den var „født“ med benzinmotor. Når Weichel skriver, at den havde dieselmotor, kan det være en BUR-WAIN, der har erstattet den nedslidte benzinmotor. BUR-WAIN motoren blev introduceret i 1938.

Vi har ingen enkeltbillede af Klosters Volvo, men den har været magen til Alfred Jensens, bortset fra de to bagaksler med enkeltmontering og træktøj til påhængsvogn.

Volvo fremstillede sin første lastbil i 1926, allerede ti år senere havde man en god del af markedet for svære lastbiler. Billedet viser det chassis, der dannede basis for Klosters eksportbil.

Når Barsøe og Weichel kunne holde 6 grader i kølekassen, må det skyldes et mekanisk køleanlæg. Allerede i 1934 fik Kloster sit første køleanlæg, det blev til i samarbejde med Brødrene Gram i Vojens. Anlægget var påbygget kølekassens front, drivkraften var en motorcykelmotor. Punkteringer på 10,50 x 20" hjulet har været på sættevognen. Den har haft to aksler med enkeltmontering. Volvo'en har kørt på 34 x 7 eller 36 x 8 hjul.

De ferietabletter Weichel omtaler, var det rene narkotika, det man i dag kalder amfetamin. Tænk sig at man dengang kunne få det i håndkøb.

P. E. Hansen

I Veteran Tidende 270, december-nummeret, var Deres Ærbødige så uforsigtig at skrive at månedens konkurrencebil burde være betydeligt nemmere at identificere end den måneden før.

Jeg var nemlig ikke i tvivl om at bilen med bunden i vejret var en Ford T. Det samme syntes hovedparten af dem der sendte løsninger ind. Men så kom der brev fra Leif Nowicky, som skrev: „Den uheldige bil er en Overland 4 (eller 91, da de har samme chassisramme). Det vil sige årgang 1919-25.“

Tak skæbne. Leif er den lykkelige ejer at netop sådan en bil og kender den ud og ind. Og derefter fulgte en detaljeret forklaring fra Peter Lykkeberg. Hvis jeg udelader hans mere sarkastiske bemærkninger om Deres Ærbødiges evner eller mangel på samme står der i hans brev:

„Ikke iført briller var jeg ved at hoppe på den, men da det jo er almen viden at intet hul er så dybt, at en Ford-vogn ikke kan køre op igen, får man straks mistanke om at noget er galt.

En nøjere granskning afslører da også at bilen på billedet mangler triangelarme ved for- og bagaksel. Den bageste burde kunne ses. Endvidere mangler den håndbremseakslen; bremsestængerne skal heller ikke sidde inde ved kardanrøret.

På Ford-vognen er der ingen aftappingsprop i gearkassen, og motorens bunddæksel er vandret med buler, som plejlstængerne kan dykke i; denne bil har et skråt bagudhældende bundkar. Ingen Ford modeller har vulst i sideskørterne, men trinbrædderne er forbundet med to antiraslepinde, som ville være synlige på billedet. Lydpotten sidder også for langt fremme.

Det der ved første blik, uden briller, ligner en tværfjeder, synes at være to enkeltfjedre, der fra deres fastgø-

relse ved akslen peger bagud mod et punkt midt i bilen. Ahaa!!

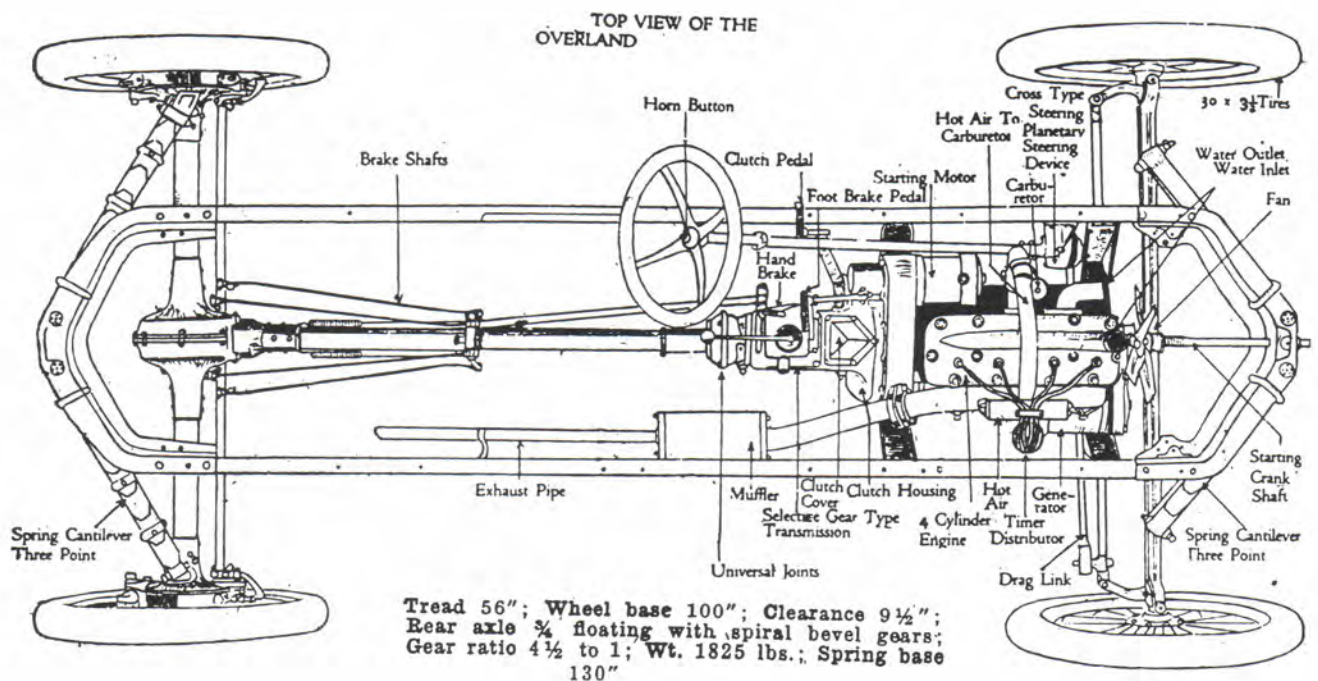
I Dyke's 1926 udgave, på side 40, ses et billede af Overland-motorens højre side, og bundkarret er ikke ulig det, der ses på konkurrencebilledet.

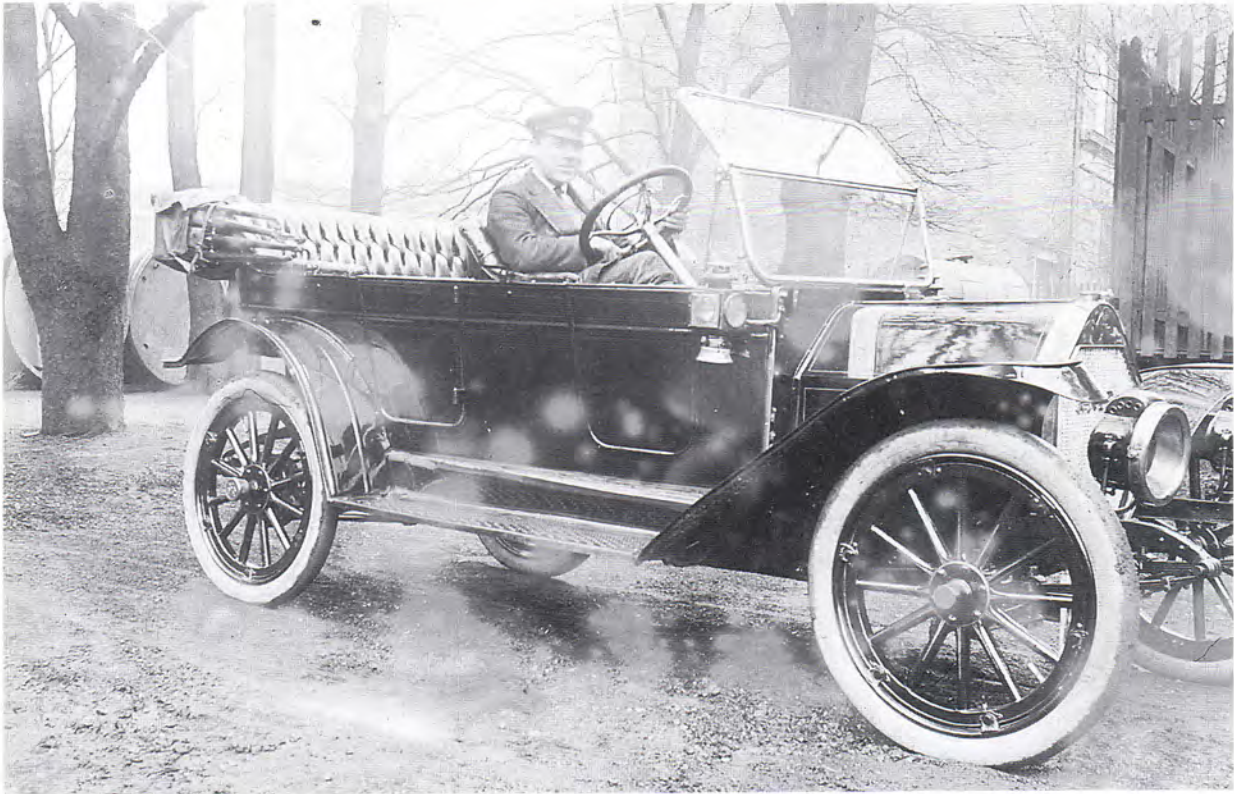
På chassisplanen side 14 er der intet der afgørende er i konflikt med konkurrencebilledet, så jeg vover at gætte på Overland ca. 1924.“

Lykkeberg vedføjer de to billeder i Dyke's, hvoraf vi bringer det ene.

Endelig gør Peter Lykkeberg til overflod opmærksom på at en Ford T var for tung til at køre med bivejs-kryds. Stillet overfor en sådan skarpsynethed bøjer jeg mig beskæmmet i støvet, idet jeg dog glæder mig over at jeg egentlig ikke nåede at fremsætte nogen forkert påstand. Men det var altså tæt på.

Samtidig er jeg blevet gjort opmærksom på at det er uretfærdigt at lade først ankomne rigtige besvarelse være den vindende, al den stund bladet kan nå frem til medlemmerne med flere dages forskel. Så vi går tilbage til lodtrækningen og den falder så ud til Leif Nowickys fordel.





KONKURRENCEN

Februars konkurrence består af et fotografi som stammer fra Bent Mackeprang, og han må have fået det for mange år siden enten af et DVK-medlem eller en anden. Bent har skrevet et bilmærke på, og det tør jeg godt tilslutte mig, fordi navnet faktisk skimtes på kølerelementet. Desuden ses et karakteristisk trekantet mærke på køleren. Jeg er ret sikker

på at bilen har været dansk ejet, og hvis den billedet stammer fra stadig er i DVK vil jeg da godt høre nærmere om det. Føreren har en kasket på som antyder at han er chauffør, og det er måske hans navn som står på billedets bagside med en anden skrift end Bents: Lars Mikkelsen. Der er endvidere nogle meget dansk udseende bygninger i baggrunden til

højre - men hvad er det for nogle runde skiver til venstre? Er det vindfæde? *

Vi beder hverken om årgang eller model, kun bilmærket. Og svaret skal inden 25. februar være hos Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk. Præmien er stadig Fanø-bogen.

EMIL

Teknisk Brevkasse

Medlem efterlyser hjælp

I gamle dage havde man på skibene en såkaldt lampemand, der vidste alt om lys og lamper. Jeg søger en lampemand!

Kort fortalt indgår der i mit restaureringsprojekt tre gamle Lucas fjernprojektører af en type, der har klart, buttet glas, ca. 15 cm i diameter, med en karakteristisk blank metalknop midt i glasset. På glasset står betegnelsen M5, hvilket vel er typebetegnelsen.

Jeg har brug for 1-2 pæne parabler og tre pærer til 12 volt - og må spørge medlemskredsen om et godt råd:

Hvor hitter jeg parabler og pærer? Hvem har dem, ved hvor de kan skaffes - eller ved om gamle parabler kan repareres.

Hos A. Ketner i Århus oplyses, at Lucas-importøren i Glostrup kun kan levere tågelygteglas med parabol til de pågældende lygter, og de er ret pebrede i pris.

Så hvem kan hjælpe mig videre i mit projekt?

Gorm Albrectsen, Herning
Tel. 9722 3630

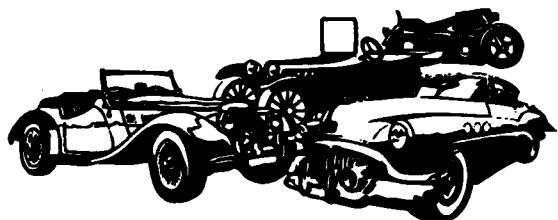
De projektører Gorm A. efterlyser blev tilbudt af LUCAS i 1950'erne i tre størrelser, Junior, Senior og Grand, til priser fra 67 til 115 kroner. Gedigne sager fremstillet i forkromet messing. Måske kan medlemmer med forbindelser i England hjælpe.

PEH.



VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

Flemming Thing Nielsen	Bredgade 19b, 1.tv.	6900 Skjern	9014 9707	Ford Anglia 101 E
Martin Wang Neesgaard,	Majsmarken 19,	2680 Solrød Strand		
Thor Wang Krøigaard,	Borgm. Christiansensgade 34, st.tv.	2450 Kbh. SV.		
Mogens Stjernqvist	Solrødvej 12	2700 Brønshøj	3874 2800	Nimbus
Steen Ibsen	Glentevej 2. 1.tv,	7000 Fredericia	7591 2074	Oldsmobile
Lars Hedeman	Kallerupvej 73	5230 Odense M	6611 8040	Jaguar Mk. II
Preben Henriksen	Rosenvænget 2	5800 Nyborg	6531 4863	Ford A
Carsten Darlie Schmidt	Harespringet 7	2400 København NV	3860 9515	Pontiac
Erik Lindholst	Stokbrovej 140, Elev	8520 Lystrup	8623 0295	
Jan Pedersen	Fruedalsvej 13	4682 Tureby	7020 3788	Chevrolet Corvette
Ole Ekelund	Vangen 43	9400 Nr. Sundby	9817 7909	VW Type 1 113
Bent Larsen	Løngangstræde 18, 3.	1468 København K.	3315 5166	M.G. B
Lasse Nielsen	Lyderslevbygade 32	4660 St. Heddinge	5650 8386	Oldsmobil
Ole Dalby	Gl. Aadalsvej 12	5250 Odense SV.	6592 6670	Triumph TR 4
J. Ravnkilde	Mariehøjvej 1	2850 Nærum	4580 0442	FIAT 600 E
Gert Hass Pedersen	Clausholmvej 380, Voldum	8370 Hadsten	8649 1773	Ford A
Bo Sørensen	Salby Bygade 21	5370 Mesinge	6534 2860	Morris Clubmann 1275 GT
Leif Jensen	Magleparken 130, 1. tv.	2750 Ballerup	4497 9147	Opel GT
Michael A. Jørgensen	Pilegårdsvej 2A, lej. 6,	2730 Herlev	4494 1091	
Thomas Brinck	Rønnebakken 16,	3460 Birkerød	3311 1570	Chevrolet
Jørgen Carlsen	Bredkær 2	2640 Hedehusene	4656 1052	
Ole Ottosen	c/o Leif Ottosen, Møllevejen 13	7000 Fredericia	7556 0129	Essex
Erik Mathiasen	Lundhofvej 12	8300 Odder	8656 0770	Ford Y
Jarl Mouritzen	Baunevang 33	3460 Birkerød	4581 3274	Standard Flying 12 AL
Søren Sørensen	Skovvej 28	8751 Gedved	7566 5791	Austin Seven
Ena Skræp Kronvold	Gammel Højmevej 199	5250 Odense SV	6596 0199	Hillman Minx
Finn Matthiesen	Farverhus 49	6200 Aabenraa	7462 0821	NSU Max
Kim Hoffmeyer	Romsdalsgade 6, 2.th.	2300 København S.	3254 3455	Oldsmobile Dynamic 88
Christian Wang Neesgaard	Tjørnely 8, 1.tv.	2680 Solrød Strand		
Jan Nielsen	Tingstedparken 86	2660 Brøndby Strand	4354 6698	Ford Popular
Dan Vestergård	Hulvejen 21	9530 Støvring	9837 3494	Studebaker Six
Jens Munk	Vibækvej 4	5250 Odense SV.	6596 1303	VW Type 1303
Knud Nielsen	Vinkelvej 12, Søby	4200 Slagelse	5854 5097	M.G. B
Harly Kristensen	Industriparken 2	7321 Gadbjerg	7587 6386	
Hardy Thylgård	Sanddalbakke 10	7000 Fredericia	7594 3645	Mercedes-Benz 190 SL
Flemming Kristensen	Mølleparken 149	7190 Billund	7533 8961	
Karl Thygesen	Havrevænget 1	5750 Ringe	6590 1676	Chevrolet
Thomas Dinsen	Godthåbsvej 64 A 3.tv.	2000 Frederiksberg	3810 1116	VW Type 1303
Svend Keller	Søndergade 20 C	9320 Hjallerup	9828 0277	Dodge
Thomas Rasmussen	Pragtstjernevej 21 1.th.	2400 København NV.	3967 4834	Standard 8
Jens Peter Sørensen	Hovedvejen 247, Borup Huse	4000 Roskilde	4649 6467	Ford T
Hans Møller Olsen	Almegårdsalle 3	4573 Højby	5930 5932	Nimbus C
Hardy Harald Hoelgaard	Broengvej 9	6840 Oksbøl	7527 2155	Morris Eight
Kjeld Kargaard	Langåsen 1	4450 Jyderup	5927 6882	NSU Prinz 1000 L
Erik Hasselmann Breitenstein	Fuglehaven 7	4800 Nykøbing F.	5485 2489	
Kristian Lauest	Fuglebakken 12, Assentoft,	8900 Randers	8649 4654	Riley
Torben Würtz	Skrænten 3	8464 Galten	8694 5212	
Birger Hannibal Hansen	Nygårdsvænget 29	2970 Hørsholm	4586 8688	
Egon Madsen	Artillerivej 63, lej. 30	2300 København S	3254 9285	Chevrolet Corvair
Morten Hellenberg Pedersen	Valnødvænget 1	3210 Vejby	4870 7142	FIAT 600
Lise-Lotte Larsen	Hyltebjerg Allé 76 A 2.tv.	2720 Vanløse	3871 4418	Ford Mustang
Preben V. Christensen	Sarungaardsvej 3	5290 Marslev	6595 1196	Ford A
Frede Nielsen	Kærnehøjvej 87	5260 Odense S.	6595 9029	Morris Minor
Tom Mose Jensen	Ravnshøjvej 2	6971 Spjald	9738 2727	Ford Fairlane XL 500
Gert Strøm Sørensen	Sofievej 17	9900 Frederikshavn	9842 5109	
Jan Hemmingsen	Hermødsvej 21 2.tv.	6705 Esbjerg I.	7513 3530	Nimbus
Ulf Tveten	Hørmøllevej 3, Urlev	8722 Hedensted	7568 7844	Rover P5 B
John Pedersen	Søndervang 10	6971 Spjald	9738 1470	Harley Davidson
Carsten Astrup Jørgensen	Ravnstrupvej 20	4863 Eskilstrup	5443 6339	Ford Taunus
Carsten Lønfeldt	Bernstorffsvej 173	2920 Charlottenlund	3963 9605	Chevrolet Corvette
Flemming Bo Nielsen	Tolstojs Alle 41	2860 Søborg	3967 1105	
Christian Stage	Frederiksborgvej 33, 4.th.	2400 København NV.	3810 8727	Mercedes-Benz 300SEL
Preben Kyed	Venders Gade 52 B	7000 Fredericia	7591 1818	Ford Customline
Hans-Jørgen Jensen	Vindegårdsvej 23 A	4632 Bjæverskov	5687 0483	Chevrolet Chevelle
Steffen Nielsen	Nordmarksvej 2	4180 Sorø	5783 0327	FIAT 1200 Spider
Per Villumsen	Høholmvej 2, Vridsløsemagle	2630 Taastrup	4362 2499	Jaguar XJ 6
Bo Frederiksen	Gyldenløvesgade 20, 2.th.,	5000 Odense C.	6619 4064	



BILMESSE & Brugtmarked

Nu også på **Sjælland**

Bella Center

København

lørdag den 6. marts 1999

kl. 10-18

Salgsmesse for biler og MC

Stumpemarked, hobby og

samlerobjekter

Entusiasttræf for klubber m.m.

Bestilling af standpladser og

yderligere oplysninger ring venligst

Husk også

Dr. Margrethe hallen

Fredericia

20.-21. marts

Åben lørdag 9-18 - søndag 10-17

**B
I
L
M
E
S
S
E**
og
**brugt-
marked**

Tlf. 8641 6464
A.P. Nielsen

7568 1333
P. Fuglsbjerg

Betalt annonce



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Fiat 850 sport coupé 1969, komplet, en del rust. Pris kr. 3.000.
Jesper Andersen, tlf. 40620268.

Porsche 356 A cabriolet, adskilt men 100% komplet. Klar til maling og samling. Matching nr. Sjølden bil. Historie haves. Kr. 150.000.
Porsche 356 A coupé årg. 59, 100% original. Matching nr., rød med tan interiør. Concoursvinder. Perfekt bil. Pris kr. 275.000.
Michael Lunderskov, tlf. 45808286.

Volvo Amazon 121, 1969, hvid, utrolig velholdt næsten som ny. Sorte nummerpl. 112.000 km. Nysynet. Pris kr. 55.000.
Ole Callesen, tlf. 74561611

Vauxhall Ventora 3,3 1968. Fin stand, kører dagligt, sælges nysynet for kr. 27.000.
H.H. Mors, tlf. 38878702.

Ferrari 308 GT 4 1974. 56.000 km med air-condition, el-ruder, rustfri udstødning, læder, som ny i concours-stand. Kr. 22.000, afgift er 110.000.

Lotus Cortina 1964. Aluminium Body Parts. Racing version. 165 hk, 740 kg., vinderbil, Appendix K. Nyrenoveret. FIA papirer, 40.000 km. Nysynet på DK plader. Kr. 170.000.

Fiat 500 L 1972 med ny motor. Læder, maling etc., virkelig top model. 30.000 km. Imp. fra Italien 1996. På DK plader, nysynet kr. 36.000.
Ford Cortina 1965, kørende, lidt rust, ikke for køn, kr. 6.000.

BMW 2800 coupé årg. 1971. Fuldstændig nyrenoveret overalt for kr. 100.000. Nysynet i købers navn kr. 83.000.
Henv. tlf. 33240171.

Chevrolet 4 dørs sedan årg. 36. Adskilt, alle dele komplet. Sælges p.g.a. sygdom for kr. 23.000.
A. Kristensen, tlf. 75101500.

Anglia de Luxe 106 E 1963. Km 40.000. Gl. nummerplader. Original lak, hvid med rødt interiør.
F. Nielsen, tlf. 43969345.

Opel Kadett A coupé 1964. Chamonixhvid, sidst synet okt. 97, istandsat fra A-Z. Bliver 35 år i år. Kr. 26.500.

Opel Kadett B coupé 1966 (den med smalle baglygter), rød, skal synes. Kr. 3.000 eller h.b.
Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967 (tidlig model), rød, skal synes, ej helt komplet. Kr. 3.500 eller h.b.
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Morris Minor, 1956, velholdt.
Morris 1000 Super, 1971, pæn.
Ole Callesen, tlf. 74561611

Sunbeam Alpine 54 - 1965 - BRG, Danmarks hurtigste. Toptrimmet klassevinder til historisk rally og baneløb. Sælges synet og indregistreret for kr. 75.000. Ekstra dæk, fælge, motor og dele medfølger.
Torben Eckardt, tlf. 45808023.

Chevrolet 1931 XBAE Six coach, originale papirer + stor værkstedshåndbog, idepris kr. 10.000.
Ib Nielsen, tlf. 48392642.

Morris 1000 1969, totalrenoveret af Morris-specialist i 1995. Nu nye bremses og gearkasse. PAVA hvert år. Pris kr. 35.000.

Per Rønnow, tlf. 86276299/40296679.

Volvo 144 S aut. 1968, hvid, synet 9/98. Velholdt.
Henning Friborg, tlf. 86847979.

Chevrolet Master 2 dørs sedan 1937, enejer, dansk, godt objekt, helt original, kørt på fynsk gods, fuld historie. Prisinde kr. 34.800.

Buick roadmaster 1955, 2 dørs hardtop, V8, Dynaflo, objekt, Prisinde kr. 30.000 + afg.

Dodge Pick-up 1952, 1/2 ton, + afg., pris kr. 24.800.

Franklin 4 d 1928, 6 cyl., luftkølet, istandsat, pris kr. 165.000 + afg.

Chrysler Imperial 4 dørs 1956, V8 Hemi, trykknop-automat, priside kr. 65.000 + afg.
P. Skou, tlf. 40195557/75345557.

WW 311 1500 S model 1965 med plader, sidst synet i 1993.

Opel Rekord 1,7 1962 med ekstra motor og mange reservedele, giv et bud.
Henv. tlf. 65331690.

Dauphine, højeste bud over 2.500.
P.H., tlf. 56508576.

Chevrolet 1927, 5 prs. coach. Original stand med danske papirer (ny motor i 1961). Har tilhørt bager Lauritz Hansen, Tornemark ved Skælskør og fra 1930 Svend Nielsen, Holbæk til sidst i 60'erne. Herefter stilstand.
Hans Kej, tlf. 64412345.

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

Flere ældre lastvogne sælges billigt. Bl.a. **Bedford, Mercedes, Volvo, De Soto**. Kun seriøse henvendelser.
Henv. tlf. 54430069.

Volvo Amazon B18 årg 1970. En ejer de sidste 28 år. Altid rustbeskyttet. I pæn stand ude og inde. Lidt rust i bund. 165.000 km. Kan synes for små penge. Pris kr. 9.800.

Triumph TR6 1974. California import på danske papirer. Ingen rust. Pæn og original stand. Ca. 81.000 miles. Pris kr. 95.000, uden syn, men klargjort.
Søren Bagge, tlf. 39637112 / 20226871.

Peugeot 304 cabriolet årg. 1971. Smuk ældre Peugeot model 304 cabriolet sælges. Bilens har for 1 1/2 år siden gennemgået en omfattende renovering. Bilens skal til periodisk syn til marts 1999. Pris kr. 75.000 eller evt. bytte med nyere bil.
Steen Lundsfryd,
tlf. priv.: 49170302, tlf. arb.: 49126803.
E-mail: steen@daewoo.dk.

Kaiser Virginia årg. 1949 med papirer, hel bil klar til afhentning, meget rust. Giv et bud.
20 biler fra 58 til 65, hele biler med papirer eller dele. Giv et bud.
Henv. tlf. 86875566.

Austin Healey 3000 Mark II årg. 62. Med 3 karburatorer, bilen er nyrestaureret, nylakeret (colorado red), etc. ellers velholdt. Bilen sælges nysynet, ex. afgift, pris kr. 230.000.
Christensen, tlf./fax 75563209, mobil 22336239.

Jaguar E coupé 3,8 L årg. 1962 til restaurering. Importeret fra Californien. Told og moms

betalt. Heritage certificate. Kr. 60.000.
Johan F. Svenningsen tlf. 39623673.

Volvo 145 årg 1971, kører dagligt. Mange reservedele medfølger, bl.a.: ekstra motor, gearkasse med overdrive, bagaksel og forklap. Pris kr. 8.500.
Henv. tlf. 46406138.

Chevrolet roadster 1923, 2 pers., pæn og velholdt, indreg.

Austin Seven 1936, pæn og velholdt, indreg.
Niels Larsen, tlf. 62691569.

Chevrolet Pick-up 1949, 1/2 ton, indreg. på hvide plader. Ingen rust, motor topstand, farve: grøn.

Ford V8 Mercury 1939 sort sedan. En ejer, totalt restaureret mangler ca. 10% at samle færdig, nylakeret.
Henv. dagligt 38861146.

Morris Minor 1000 årg. 1968, sedan 2 dørs, Grøn, sorte plader. Lidt pladearb. bør udføres. Nyere dæk, næsten ingen slitage. 2 stk. plastbagskærme medfølger. Istandsatt bremse-system, nyere udstødning og dynamo. Afhentningstilbud kr. 3.000
Henv., tlf. 35430190 / 35204520.

Chevrolet roadster 1932, urest. Bilen skal have en gennemgribende restaurering, men er i store træk komplet. Pris kr. 100.000 evt. bytte med anden køreklar 1932 Chevrolet (sedan).
Ole A. Nielsen, tlf. 64417150.

Citroën 11B traction avant, årg. 1953. Restaureret, meget fin overalt. Kører perfekt, kr. 78.000.
Ib E. Jensen, tlf. 22210705.

Ford Cortina Mk I 1965. Gennemrestaureret for nogle år siden og stadig i rimelig stand. Nyere motor ilagt ca. 20.000 km. Pris kr. 8.000.
Henv. tlf. 28111972 (Søborg).

Chevrolet 1947 1 1/2 ton lastbil, god kørende stand, nye bremses, ingen afgift, kr. 40.000.
Peter hansen, tlf. 54870068.

Jaguar Mk II 3,81 årg. 1962, manuelt gear, overgear. Unikt eksemplar, restaureret ekstremt højt. Sorte nummerplader XA. Sælges af ene-ejeren. Pris kr. 385.000.
Lars Hedeman, tlf. 66118040.

Jaguar XJ6 1969, 4,2 liter, aut.gear. Gun metalic grey, sort læderindtræk og interiør med masser af træ. Sorte nummerplader. Alt i meget flot stand, skal ses og prøves, sælges billigt.
Henv. tlf. 33338686.

Cadillac 40 og 54, begge 4 dørs sedan, urest, danske og helt komplette, evt. andre årgange.
Henv. tlf. 62624520.

Mercedes Benz 230SL roadster, jan 64. Europæisk model med man. gear, 150 hk, 6 cyl., rød, hardtop, ny softop, servo. Kører godt. Skal synes (ca. 40.000 til pladearbejde). Afgift ca. kr. 25.000. Uden afgift kr. 89.000.

Ferrari 308 GT4, 1976, 255 hk, rød, imp. fra D i 88 (en ejer), ikke kørt fast i DK, ej skadet, pænt originalt læder interiør, A/C, el-udstyr, nye orig. dæk, ny undervognjust., ny motorjust., ny starter m.v. Meget flot og original. Incl. told/moms. Excl. afgift (ca. 125.000)



KØB - SALG - BYTTE



Pris kr. 159.000.
Morten Stromsted
Aurehøjvej 1, 4 tv.
2900 Hellerup.

Biler købes

Ford Y 1934, et vrag til at pille af.
K. M. tlf. 54705290.

Volvo Amazon/PV 544 - 444/P1800/210
Ole Callesen, tlf. 74561611

Dele til biler sælges

Opel dele sælges. 1 siderude højre til **Opel Rekord A 1963-65**. 1 pynteliste til bagskørt højre side til **Opel Rekord B 1966**. Sideblink til **Opel P 1959-62** (1200-1500)
O. Parelius, tlf. 39642435.

Til **Volvo 444/544/210** nyt midterstykke til forreste kofanger.
Ole Callesen, tlf. 74561611

Jaguar bagtøj til **E** eller **XJ** med spær-dæmper, skiver komplet.
1 stk. **Cortina** 1200 motor kun km 30.000, god, kr. 3.500.

Til **Lotus** 1 stk. 1600 motor-blok, nyboret til 84 m/m, kr. 2.500.

Til **Ford** 4 stk. alu-fælge, „Mille Migla“ 14“ 108 m/m, 4 bolt, kr. 1.600.
Henv. tlf. 33240171.

Til **VW 1500 typ III**: 1 komplet baglygte, kr. 200.

Til **DKW F 102**: 1 frontgitter minus ringe, kr. 200.

Til **Taurus P5**: 2 stk frontgitre kr. 150/stk. samt 1 baklygte kr. 50.

Ford Cortina Mk I: 2 pæne frontgitre kr. 150/stk.

Til **Opel Rekord A**: 3 fine frontgitre kr. 150/stk. 1 6V firk. el-ur kr. 100. 2 korte „klap-på“ dørpaneler kr. 75/stk.

Morris Marina/Austin 1100 og 1300: 1 ny forkofanger + 1 ny bagkofanger kr. 300/stk. eller 500 samlet.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Til 2 dørs **Amazon**: for- + bagklap, døre, ruder, sort indtræk, bagtøj, gearkasse, meget mere.
Martin Jensen, tlf. 75912427.

Renoverede **afviservinger** klar til montering 6 eller 12V. Gamle afviservinger tages i bytte.
Chevrolet: toppakninger 1929-1934. Manifoldpakninger 1929-1936.
Ivan Bruun, tlf. 57804849.

Reserve dele og værktøj til forskellige biler sælges.
Henv. tlf. 62591488.

Ford Cortina Mk I: motor + gearkasse 1500cc, kr. 2.000. Døre, klapper, ruder og meget andet sælges fra ophugget bil.
Henv. tlf. 28221972.

Ford V8 motor 65 hp, renoveret. Gearkasse til samme. Samlet kr. 4.000

Dodge V8 motor med aut. gearkasse, 1979 kr. 2.500.

Jeepmotor, komplet med gearkasse, starter karb, køler, kr. 4.000.
Peter Hansen, tlf. 54870068.

Jaguar Mk II: 4 stk. (et sæt) dørhammer komplet m. trækruder, alt nykromet, kr. 975/stk.

(sælges kun samlet). 2 stk. h/v sprodkrom, nykromet, huller for blinklys kr. 500. 1 stk. kofangerhorn for kr. 500. 1 stk. forrude, tonet, kr. 900. Alt i pæn stand.

Diverse: bakspejl, lygteindsatse, bagagerumslås, tågelygtebagskåle, pladefælg, hovedlygteringe (krom), bremsevæskebeholder, trækrudeglas, siderude højre/bag, elnet, DK-skilte. Ring og hør nærmere!

Lars Hedeman, tlf. 66118040.

M.G. A-B reservedele: M.G. A 1622cc m. 1800 top kører godt, kr. 1.500. Div. gearkassedele M.G. A kr. 750. 4 stk. nye lejeoverfald, 0.10“ kr. 150. 4 stk. nye lejeoverfald std kr. 150. M.G. B blink/positionsglas m. kromkrans kr. 100. kaliperstempler, 4 stk. nye, kr. 200. Nyt vippetøj m. fjedre M.G. A-B kr. 500. 2 stk. nye styrsplidder M.G. A kr. 1.750. Kompressor/supercharger mrk. Shorrock. Engines from 1200-2000cc. Tilhørende karburatorkit til M.G. A-B- Morris-b serie-motor. 50% more power-kileremdreivet hurtigt installation uden motorbygning. Sælges samlet kr. 7.500.

Kim Polte tlf. efter kl. 20.00: 004539652223.
e-mail: kim.polte@gentofte.mail.telia.com

Nye **M.G. TD** dele hovedcylinder forkromede baglygtehuse, positionslygter, rustfri lydpot, baghjulsløjer, forhjulsløjer, ventilatorrem, gummi til frontvindue + forlygter + forklap kontaktsæt-strømfordeler, slibesæt, komplet kofanger horn, dørlås venstre side.

Til **M.G. B** 4 stk. forkromede Rostyle fælge 6 stk. maledede Rostyle fælge, styrtøjle, forbro, vinduesramme, 4 stk. maledede trådhjul.

Nye frontruder **Alfa Romeo 1300 - 1600 og Junior GT Giulia Sprint, SAAB 96 og Datsun 1200**.

Per Nørgaard, tlf. 65372728.

Dele til biler købes

Til **Volvo Amazon/544/210/P1800**

Til P1800 søges: Sorte læderforsæder samt et rat til S model.
Ole Callesen, tlf. 74561611

Ford Y 1934: køler, kølergitter, rat, komplet motor.
K.M., tlf. 54705290.

Bremseforstærker til **Volvo** 1-kreds.
Henning Friborg, tlf. 86847979.

Til **Mercedes 190 SL 1955-63** købes fordør venstre side.
Kristian Borck, tlf. 28323728.

Til **Amazon Herregårdsvogn**: skørt ved baghjul venstre side.
Tagbagagebærer til Volvo Amazon Herregårdsvogn
Martin Jensen, tlf. 75912427.

Til **Austin A40 Somerset**: forsæder i brunt læder.
Jørgen, tlf. 44914509 / 40762730.

M.G. motor 4 cyl fra 30`erne købes kontant.
Claude Teisen-Simony,
tlf 38792794, fax 38792796.

MC sælges

BMW R 26 1960, nyrenoveret, pris kr. 25.000.
Per Sørensen, tlf. 86521359.

Ariel VB. 600cc, encylindret. Fin stand. Kr. 29.500.
Peter G. Sørensen, tlf. 75871213.

BSA B 40 1967, som ny, kr. 18.000.
BSA A 65, adskilt, u. afg., kr. 12.000.
Peter Hansen, tlf. 54870068.

MC købes

NSU Max, årg. 55-56 købes
Poul Suhr, tlf. 75657836

MC byttes

Sunbeam S 7, skal være komplet
J. Højmark, tlf. 86512930.

Dele til MC købes

DISA dele og instruktionsbog købes, evt. hel MC, alt har interesse.
Henv. tlf. 36778140.

Diverse sælges

Opbevaring af veteranbiler m.v. tør isoleret murstenshal. Mulighed for rep. og istandsættelse samt kørsel på lukket asfaltbane (gl. luft-havn) ved Fredensborg. Pris pr. bil kr. 200.
Ib Rasmussen, tlf. 20263220.

Automobilia sælges

A.C. 2 stk. (engelsk tekst)

Morris 850 Mini (dansk).

Ford T reservedelskatalog **1935** (dansk).

Amerikansk **Ford 1958** (dansk)

Custom 300 - Fairlane - Stationwagon.

Kim Polte tlf. efter kl. 20.00 004539652223
e-mail kim.polte@gentofte.mail.telia.com

BMW månedsskrift, 6 stk. fra 1961. Instruktionsbøger til **NSU 1000cc + Sunbeam Imp**.
Jørgen, tlf. 44914509 / 40762730.

Bøger + brochurer. Operation manual **M.G. A** Twin Cam **M.G. Midget TD**. Workshop Manual **M.G. TD 1950 M.G. TD og TF Jaguar series 3 V12 E type**. Salgsbrochurer **M.G. TD + M.G. B**

Per Nørgaard, tlf. 65372728.

Hvem var det der ringede angående papirerne på **Mayfloweren**, jeg har forlagt dit telefonnr., men jeg har fundet papirerne, så kontakt mig venligst igen.
René Dalager, tlf. 65331690.

Fotos af **Tatra 11 og 12** efterlyses.
P.H. tlf. 56508576.

Cadillac Shop- & Owners Manual, Body by Fisher. Manual, Dealer Books, Colour & Upholstery, kataloger og brochurer, Press Clippings, farvekort, bøger, fabriksfotos, alt originalt, ca. 100 stk fra 1946 til 1996.
Henv. tlf. 62624520.

Automobilia købes

Cadillac La Salle Service Man. Vol one 1927, vol. V 11 1933, vol, V111 1934, vol. XI 1937 og frem.

GM service 1933 nr. 1,2,3,4,5, 1934 & 1935, alt litteratur m.m. 1902 til 1945 plus Cad./La S. kølerfigurer 1926 til 1957.
Henv. tlf. 62624520.

Litteratur om **49-54 Chevrolet** - helst på dansk/svensk, alt har interesse.
Martin Jensen, tlf. 75912427

Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 1999.
Ingen præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1964

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

Klassiske biler 1965 - 1975

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

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Max. handelsværdi 100.000 kr.

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

Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.
150.000 kr.	950 kr.	125 kr.	350 kr.

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

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

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub
Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå
Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)
Fax 49 14 11 14



Veteran
Forsikrings-
klubben