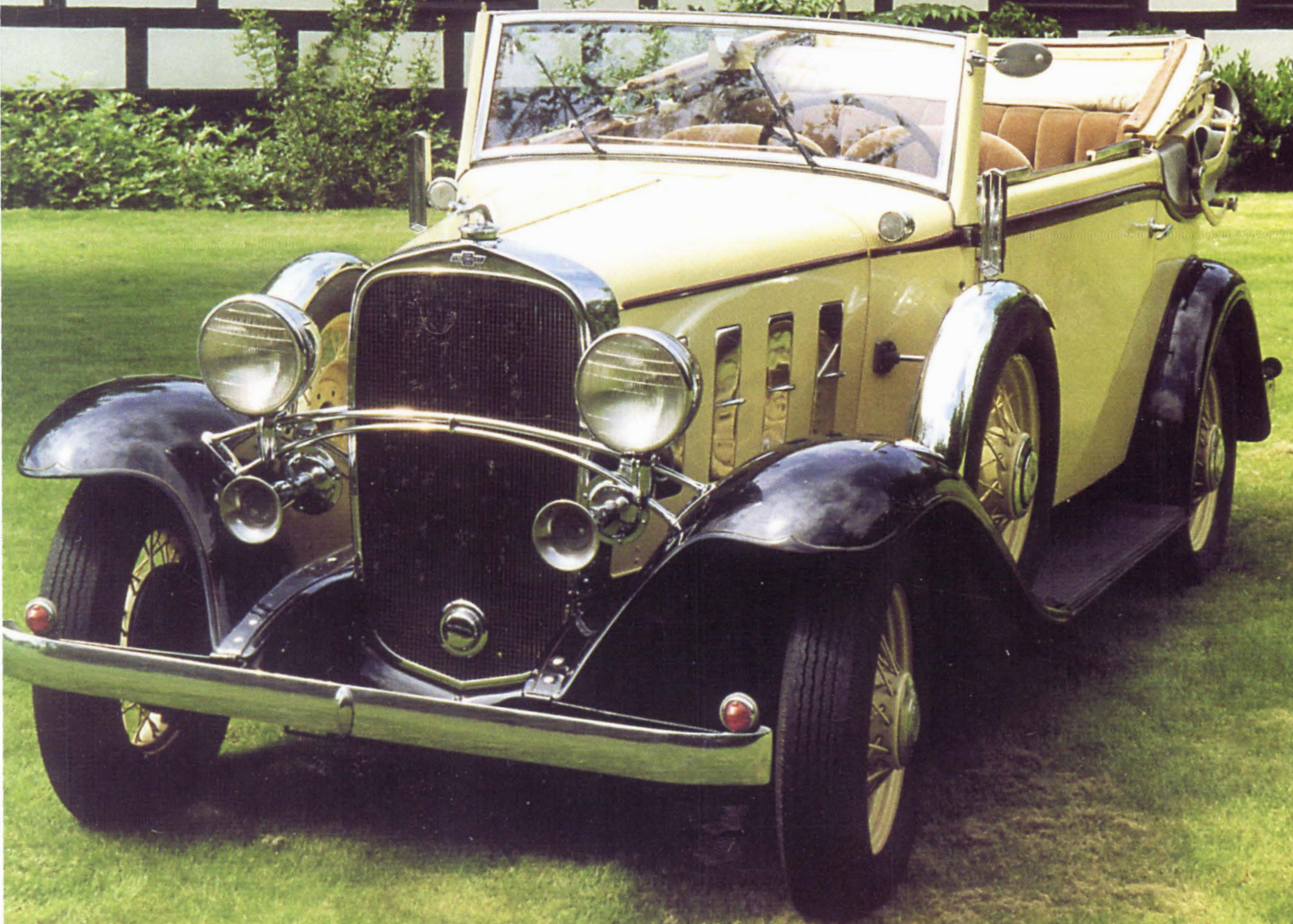


Medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub

# VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 275 - Maj 1999 - 29. Årgang



**Dansk Veteranbil Klub**

Gl. Strandvej 20,  
2990 Nivå  
Klubsekretær: Dorte 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  
Fax: 75 65 78 46  
e-mail: poulsuhr@post.tele.dk

**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  
e-mail: sfrolich@post6.tele.dk

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

**København**  
Claus Nebbe  
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 Møllevvej 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 Nebbe - 38 19 82 72

**American Automobiles:**  
Peter Løvstrøm Sørensen  
4444 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

**Midt-Vest**  
Se klubaktiviteter

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Rødekro

**Syddøstjylland**  
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: 3900

**Ansvarlig redaktør:**  
Poul Suhr

**Bilhistorisk Tidsskrift**  
Redaktør:  
Ole Emil Riisager  
Krogholmgårdsvej 70  
2950 Vedbæk  
Fax 45 89 11 48  
Kun skriftlig henvendelse.

**Teknisk brevkasse:**  
P. E. Hansen  
Torsted Allé 25  
8700 Horsens  
Fax 75647109  
Kun skriftlig henvendelse.

Alt stof skal sendes inden den 20. til:  
DVK - Veteran Tidende  
Gl. Strandvej 20,  
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 23 1999**

Forsiden: Chevrolet cabriolet 1932

Foto: Thomas Hebsgård

**Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Bilhistorisk Tidsskrift .....	22
Klubaktiviteter .....	6	Konkurrence .....	26
Månedens personprofil .....	8	Fra medlemmerne .....	27
Teknik .....	14	Nekrologer .....	27
En køretilladelse .....	15	Registre og sektioner .....	28
Vore museer .....	16	En usædvanlig oplevelse .....	29
Månedens køretøj .....	18	Arrangementer og invitationer .....	30



## Møder

### Maj

- 15. 13.00 Sønderjylland. Besøg på remisen i Padborg.
- 16. 10.00 Sydøstjylland. Køretur til Fyn. (se under klubaktiviteter).
- 18. 19.00 Midtsjælland. Kværkeby – Klubmøde.
- 25. 19.00 Østsjælland. Klippinge – Klubmøde. Køre teori ved Ole Poulsen (se under klubaktiviteter).
- 25. 19.30 Fyn. Egeskov – Klubmøde. (se under klubaktiviteter).

### Juni

- 01. 19.00 Østjylland. Ristrup – Klubmøde. Grill aften.
- 03. 19.00 København. Nivågård – Klubaften.
- 10. 19.30 Sønderjylland. Rødekre – Klubaften. Sommerafslutning (se under klubaktiviteter).
- 10. 19.30 Sydøstjylland. Børkop Vandmølle – Klubaften med film.
- 15. 19.00 Midtsjælland. Kværkeby - Uforpligtende køretur med start og mål på Steffensgård.
- 26. 18.00 Motorhistoriske Møder. (se under klubaktiviteter).
- 29. 19.00 Østsjælland. Klippinge – Klubmøde
- 29. 19.30 Fyn. Egeskov – Klubmøde.

## Løb og arrangementer

### Maj

- 15. Åbent hus hos Ove H. Hejnsvig, Refshøjvej 49. Hejnsvig fra kl. 9.30.
- 16. Ford T Klubben. Madpakketur
- 20. Vi mødes på Dragør havn ligesom sidste år. Kl. 19-20. Kom i din gamle bil og hils på vennerne.
- 22. Nivå Løbet arr. Willibald Farbmacher
- 23.-24. Græsted Veterantræf.
- 27. Ikeas Aftenløb, med start i Tåstrup.
- 29. Veteranbilløbet "Tourist Trophy" København
- 30. Oldtimerløbet. Gråsten-Flensborg,
- 27. Ikeas Aftenløb med start i Tåstrup.
- 31. Klampenborg Classic Autojumble 1999. kl. 10.00 – 16.00.

### Juni

- 05. Stumpemarked, Nisseringen ved Næstved fra kl. 9.00 til 16.00.
- 05. Stumpemarked hos Dansk Vintage Motor Club i Skovby. (se under Set Hørt Sker).
- 06. Brønshøjløbet, for biler og motorcykler fra før 1935.
- 06. Blåhøj kalder. (se under løb og arrangementer).
- 12. Vitus Bering Løbet. Horsens. Arr. Ninna og Poul Suhr, tlf. 7565 7836.
- 12. Store Motordag, Rødvig Skibsmotor Museum. (se under løb og arrangementer).
- 13. Invitation til de gamle biler. Alice og Lars-Hugo Kristiansen. (se under løb og arrangementer).
- 17. Vi mødes på Helsingør havn, Nordmolen. Kl. 19-20. Kom i din gamle bil og hils på vennerne.
- 20. Gavnø Slot, Classic Autojumble & Concours de Charme. (se under løb og arrangementer i VT nr. 272).
- 24. Ikeas Aftenløb, med start i Tåstrup.
- 26.-27. Ålsbo motorstævne. Stumperne indbyder til løb og stumpesalg. Henv. René Dalager tlf. 6533 1690.

### Juli

- 08.-11. Skandinavisk Ford V8 Træf.
- 29. Ikeas Aftenløb, med start i Tåstrup.
- 30.-31. Ringkøbingløbet 99. Sekretariatet v. Jørn Grosbøl Andersen, tlf. 9732 0012.

### August

- 07. Stevnsløbet, arr. Hans Peter Nielsen tlf. 56578093.
- 14. Munkebjergløbet 1999. Kontaktperson: Hans Geschwendtner, tlf. 3253 8470, fax. 3254 0922.
- 15. Munkebjerg Hill Climb 1999. Henvendelse: Kirsten Markussen, Tranegilde Bygade 6, 2635 Ishøj.
- 07.-08. Guldhornløbet 1999.
- 21. Arresløbet 1999. Arr. Arne E. Petersen, tlf. 4772 4187.
- 21.-22. Frederikshavn Classic Car Show. Henvendelse til Søren Lauritsen, tlf. 9843 2377.
- 26. Ikeas Aftenløb, med start i Gentofte.
- 28. Høstløb på Midtsjælland.

### September

- 04.-05. Fanø-Motorløbet 1999. Henvendelse til Jørgen Lind, tlf. 7516 4114.

## Fornøjelige og udfordrende sider af FIVA



Claude Teisen-Simony.  
Designer og arkitekt.  
Vicepræsident i FIVA.

FIVA består i dag af mere end 30 nationer, over 50 medlemsorganisationer og klubber og en medlemskare på ca. 700.000 world-wide. Det giver nogle fantastiske muligheder for at komme ud i verden og få glæde af vores spændende hobby i selskab med ligesindede.

I FIVA sammenhæng organiseres der årligt op imod 50 såkaldte internationale FIVA A & B-løb, hvor bl.a. medlemmer af Dansk Veteranbil Klub har muligheden for at deltage. Arrangementerne er mangeartede lige fra små endags regularity rallies over en uges hyggeligt touring arrangement til flere ugers langdistanceløb over flere kontinenter. FIVA kalenderen blev bragt i VT nr. 274.

Med andre ord noget for enhver smag - og pengepung! Der er således en hel stribe af spændende arrangementer hvor det koster fra ca. kr. 1.500 for to personer i et par dage, f.eks. i Tjekkiet, Slovakiet, Belgien, Holland og Jylland.

Vil man godt ofre lidt mere er der en lang række løb til de samme penge i landene omkring Middelhavet: Tyrkiet, Grækenland, Cypern, Italien og Portugal. Dertil kommer ekstraomkostningerne ved at transportere sig selv og bilen derved. Men hvem kunne ikke godt drømme sig ned til varmen efter vores sure og kolde vinter? Tænk at køre rundt i lækkert Middelhavsklima i sin gamle - måske åbne - veteranbil. I den sidste ende er det jo ikke så meget dyrere end en rimelig charterferie for to personer. Mad og drikke er jo inclusive når man deltager i selve løbet.

Næste kategori er de mere storslåede luksusløb, hvor man for et deltagergebyr i størrelsesordenen kr. 10-15.000 for 2 personer får nogle gigantiske oplevelser med prima indkvartering og helt igennem førsteklases gæstfrihed. Det kunne f.eks. være årets FIVA World Rally i Italien fra 2. til 11. juli. Rallyet er delvis et FIAT 100 års jubilæumsløb, de 3 første dage står således i FIATs tegn, med indkvartering på Hotel Meridien i Torino indrettet i den berømte FIAT fabrik med den fantastiske ovale testbane på taget.

De næste 4 dage kører man rundt i Norditaliens vidunderlige landskaber: Piemonte med Aosta dalen, kongelige og kirkelige paladser samt berømte vingårde. Derpå følger endnu 3 dage som nydes i de smukke omgivelser omkring Lago Maggiore.

Garanteret en helt igennem fantastisk luksus oplevelse - for ca. kr. 7.000 pr. person i 10 dage. Glem turen til Thailand og snup en superoplevelse i Norditalien.

Sidste kategori er mega-arrangementerne som strækker sig over flere uger, såsom Peking-Paris. De som har mødt vort medlem Kjeld Jessen, set hans billeder fra turen op over Himalaya, gennem ørkener o.s.v. over to kontinenter og oplevet hans enorme entusiasme og glæde for turen, forstår måske bedre hvorfor han er klar til atter at spendere over kr. 20.000 for sig selv og sin søn, for at få sådan en kolossal oplevelse i selskab med internationale entusiaster og fantastiske køretøjer.

Kom nu ud af starthullerne - oplevelserne venter forude.

Claude Teisen-Simony





**Godt nyt - nye fordele - for RUNA's medlemmer**

RUNA har her i foråret lavet en række nye tiltag, som gør det endnu bedre at være medlem af RUNA og flere vil komme i løbet af året.

**Autoforsikring**

Allerede efter 5 års skadefri kørsel er du elitebilist i RUNA, men er du ny bilist og fyldt 30 år, bliver du elitebilist allerede efter 4 års kørsel.

Som elitebilist i RUNA har du nu ret til at få erstattet en kaskoskade uden bonustab uanset om skaden er sket ved et øjeblikks uopmærksomhed eller en skade, hvor du kun er delvis ansvarlig - for ikke at tale om de ska-

der, der sker under parkering og hvor modparten, "har glemt at lægge sit visitkort".

Efter en skade opnår du retten igen, når du atter har kørt skadefrit i 3 år. RUNA har tillige indført en ny fastpræmieordning med nedsættelse af præmien og ens selvrisiko for alle. Tidligere svarede selvrisikoen til årspræmien og kunne derfor være betydelig højere end nu.

Fastpræmieordningen kan overføres fra andet selskab, også selvom policen har været skaderamt.

RUNA har også besluttet at genindføre friskadedækning, hvilket vil sige, at der ikke er bonustab ved tyveri-, hærværk-, brand-, glas- og nedstyrningsskader.

**Bygnings- og fritidshusforsikring**

Også på bygningsforsikringerne har RUNA gennemført forbedringer. RUNA har indført en kvadratmeterbaseret tarif, hvilket betyder store besparelser for de fleste af RUNA's medlemmer. Udover præmienedsæt-

telser på op til 30%, er der yderligere mulighed for at spare penge. Helt konkret kan du spare fra 10 til 40% på totalpræmien ved at vælge en selvrisiko mellem 1.150 kr. og 11.500 kr.

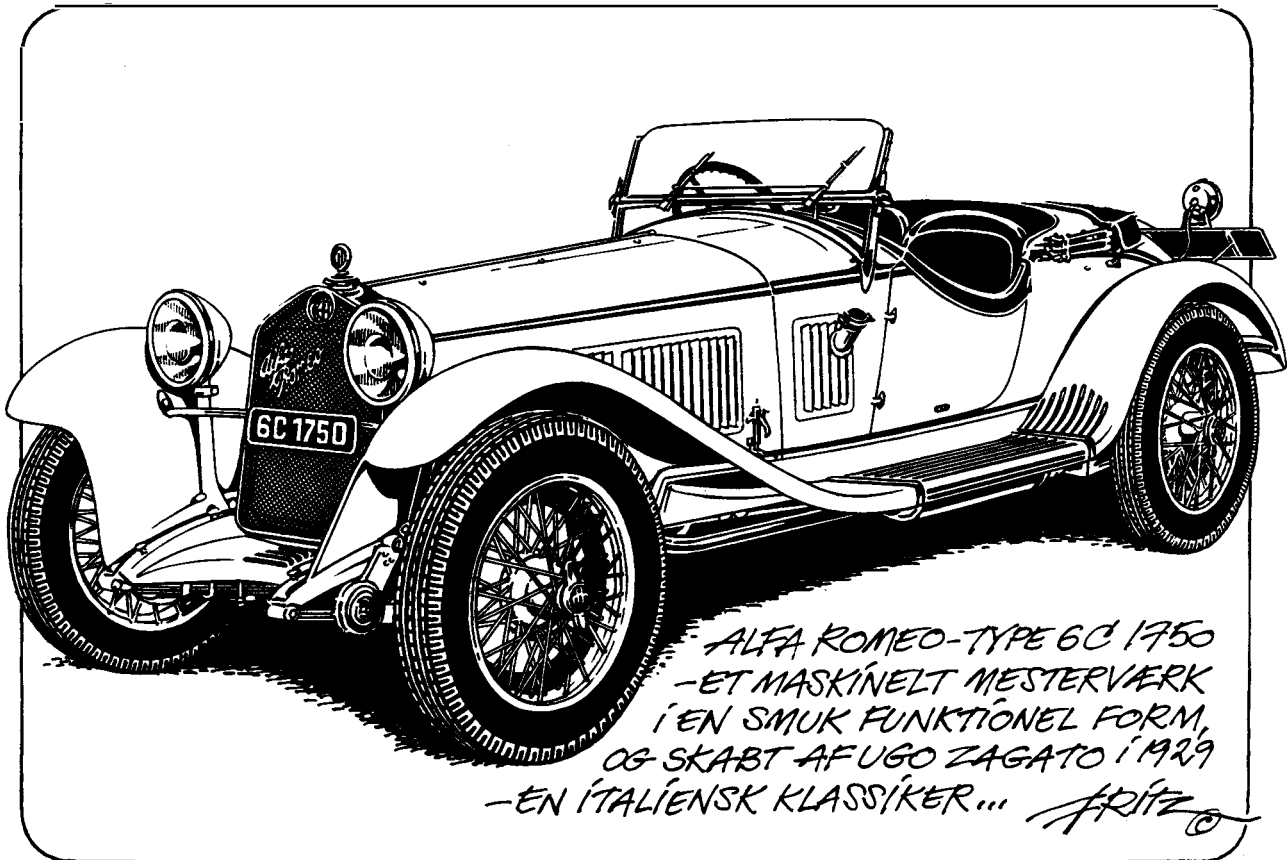
Den årlige præmie beregnes efter beboelsens samlede boligareal jvf. BBR-ejermeddelelsen + evt. areal for erhverv og indendørs swimmingpool.

Selvom præmierne er blevet lavere, har du stadig den samme gode forsikringsdækning.

Få mere at vide om RUNA's forsikringer - besøg vores hjemmeside [www.runa.dk](http://www.runa.dk) og beregn selv dine årlige præmier.

Du kan også bestille en præmieoversigt på telefon 33 32 22 00 - åben for selvbetjening døgnet rundt.

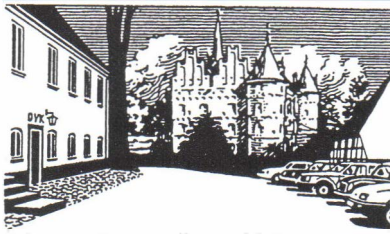
Yderligere information om/fra RUNA Forsikring kan fås på telefon 33 15 15 45 - åben for selvbetjening døgnet rundt - eller på [www.runa.dk](http://www.runa.dk)



ALFA ROMEO-TYPE 6C 1750  
 - ET MASKINELT MESTERVÆRK  
 I EN SMUK FUNKTIONEL FORM,  
 OG SKABT AF UGO ZAGATO I 1929  
 - EN ITALIENSK KLASSIKER... FRITZ



**FYN EGESKOV**



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

**Tirsdag den 25. maj kl. 19.30**

Klubmøde på Egeskov. Denne aften er også en af årets traditioner. Vi kommer kørende i de nye/nyere eller ældre køretøjer for at vise dem for hinanden. Måske er der nogen der har fået vinteren til at gå med at få pudset liv i et klenodie af et køretøj.

**Ålsbo 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 arrangement.

**Tirsdag den 29. juni kl. 19.30**

Klubmøde på Egeskov. Vi snakker om sommerens ture.

*På aktivitetsudvalget vegne  
René Dalager*

**SØNDERJYLLAND  
RØDEKRO**

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

**Lørdag den 15. maj kl. 13.00**

Kelvin Hasberg arrangerer besøg i remisen i Pædborg. Nærmere herom senere.

**Torsdag den 10. juni**

Sommerafslutning. Tag den gamle bil, familien og madkurven med.

**Søndag den 13. juni kl. 13.00**

Gamle biler og deres familie inviteres til fødselsdag hos BSA Scout, Mommarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals.

*Frits Johansen*

**Garagemøde hos Anton Hald i Gudstrup.**

Det er velkendt, at der dukker en del medlemmer op, når der sker lidt ud over det sædvanlige. Men det må siges, at der faktisk var fyldt helt op i Anton Halts garage torsdag den 11. marts til trods for, at en del medlemmer i vort område har et stykke vej at tilbagelægge - og det endda i særdeleshed, når det sker i et „hjørne“ af Danmark - nemlig på den lysegrønne ø Als.

Det blev en virkelig god aften, hvor der blev kigget grundigt i garagen på Antons flotrestaureerede veteraner - især var der tæt befolket omkring det sidstankomne projekt - en Chevrolet fra 1933. Den var totalt skilt ad, så der var meget at blive klog på. Hertil kom, at Antons kone, Else, havde sørget for både det ene og andet til ganen. Flere blev hængende til sidst på aftenen, for lige at få det sidste med. Også pigerne befandt sig godt. En stor tak til Else og Anton Hald for en vellykket aften!

*Lars-Hugo Kristiansen,  
Majbøl*

**ØSTJYLLAND  
RISTRUP**

**Tirsdag den 1. juni kl. 19.00**

Stor grillaften, men først en lille køretur i eller på vore gamle køretøjer. Så mødtalstærkt op og med god appetit, tag familien med, så aftenen bliver rigtig festlig, og kryds fingre for godt vejr så vi kan sidde ude.

Tilmelding til Lars tlf. 40335431 eller Arne tlf. 86985504 inden 30. maj.

**Tirsdag den 6. juni kl. 19.30**

Traditionen tro byder Erik Kjær på skovtur i Ristrupskoven, også her i vore gamle biler.

**Tirsdag den 3. august kl. 19.30**

Klubmøde og mini-stumpemarked.

*Venlig hilsen  
Arne Jespersen*

**ØSTSJÆLLAND  
KLIPPINGE**

**Tirsdag den 25. maj kl. 19.00**

Ole Poulsen, som er instruktør i køreteknik og uddannet kørelærer, vil komme her til Klippinge for at fortælle om køreteori som det er i dag. Så alle som har haft kørekort i mange år vil have stort udbytte af dette møde. Det kunne vi se, sidste gang Ole havde en prøvetest med, da var der store mangler og fejl i samtlige besvarelser!! Så i jeres egen interesse - mød op.

**Tirsdag den 25. maj kl. 19.00**

I Nygade 3 og hvis vejret er godt, benyt lejligheden til at luften jeres gamle kærlighed - køretøjet til en både sjov og lærerig aften.

*Hilsen  
Ole og Kaj*

**BØRKOP VANDMØLLE**

**Søndag den 16. maj**

Køretur. Vi samles kl. 10.00 på P-pladsen bagved Kvickly i Vejle. Hjørnet af Damhaven/Vestre Engvej. Vi kører straks ad den gamle hovedvej mod Fyn, hvor vi raster lidt og eventuelt samler nyttilkomne deltagere op på P-pladsen ved kiosken på sydsiden af hovedvejen, det er tæt ved indkørslen til Byggecentrum. Herfra triller vi i adstadigt tempo ad de mindre veje mod Fraugde syd for Odense for at ende ved Europæisk Bilmuseum, som har koncentreret sig om 50'ere og 60'ere biler. På vejen mod Odense vil vi raste med passende mellemrum. Ved museet regner jeg med, at vi kan indtage vor frokost. Hjemkørsel forventer jeg sker i almindelig uorden, da ønsket afgang kan være afhængig af bl.a. den tid man vil bruge på museet. Billetpriser kr. 40/20. Evt. FDM medlemmer kan få rabat på deres medlemskort. Tilmelding på tlf. 75890487, fax 75899487, e-mail: poulerik@rotek.dk, senest den 14. maj. Kun fordi jeg så kan se om vi mangler nogen når vi kører.

Er du ikke tilmeldt og vågner op søndag morgen med lyst til en køretur er du altid velkommen.

**Torsdag den 10. juni**

Det er sikkert ikke vejr til at sidde inde og se fjernsyn - men vi gør det alligevel. Vi er så tæt på årsdagen for turen over Storebælt, at vi ser filmen herfra.

**Torsdag den 8. juli**

Som noget nyt holder vi også møde i den store feriemåned; evt. medlemmer på ferie i omegnen er meget velkomne.

*Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen.*

**MIDT- OG VESTJYLLAND**

Veteranbilfolk fra Midt- og Vestjylland var mødt frem som interesserede deltagere og veloplagte spørgere, da en række motorhistoriske møder i landsdelen blev indledt forleden.





En nystartet arrangørgruppe lagde ud med en teknisk aften hos firmaet Axel Ketner i Holstebro, og med 45 deltagere fra seks klubber betegnes fremmødet som godt og aftenen en succes. Tre biler blev afprøvet i virksomhedens testcenter, og med rollen som demo-modeller fik de et elektronisk billede af deres mekaniske tilstand inden forårssæsonens start.

Næste møde i en række hen over året finder sted den 26. maj kl. 18 på Herning Køretekniske Anlæg i Hammerum med mulighed for at afprøve de gamle køretøjer. Programmet omfatter også instruktion, information og vejledning - og rummer en oplagt mulighed for interesserede for at se de gamle i aktion. Aften

nen bærer da også titlen „Ud at køre med de skøre“.

*Gorm Albrechtsen*

#### MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

**Tirsdag den 18. maj**  
Almindeligt klubmøde.

**Tirsdag den 15. juni**  
Uforpligtende aftenkøretur med start og mål på Steffensgård. Tilmelding ikke nødvendig.

**Tirsdag den 20. juli**  
Almindeligt klubmøde.

**Tirsdag den 17. august**  
Almindeligt klubmøde.

**Lørdag den 28. august**  
Vor årlige Høsttur. Se venligst under invitationer og arrangementer.

Det var dejligt at se så mange mennesker ved mødet den 20. april. Det var mit indtryk at vor gæst, saddelmager Gert Larsen fra Hillerød, fik givet en god, bred orientering. Vi overvejer at arrangere et egentlig kursus til næste år, så hvis du har et godt emne indenfor dette felt, så lad os høre.

*M.v.h.*

*Kaj Sørensen/  
Hans Henrik Havsted*

## HØRT SET SKER

**Dansk Vintage Motor Club** afholder Stumpemarked og Veterantræf lørdag den 5. juni 1999, fra kl. 8.00 til 16.00, ved klublokalerne Århusvej 241 i Skovby ved Galten. Yderligere oplysning hos Søren Markdal tlf. 8695 7081.

**Fiat i 100 år.** I anledning af Fiat's 100 års jubilæum holder den svenske Fiat Classic Club et sommertræf. Arrangementet finder sted i Bredaryd nær Värnamo. Yderligere oplysning hos Thom Bang Petersen, tlf. 3251 9597.

**Complet Rejser** tilbyder rejse til Formel I Centret i Le Luc i Sydfrankrig under titlen: "Bliv formel I kører for en dag", yderligere oplysning på tlf. 3391 7030.

**Gavnø Slot, Classic Autojumble & Corcours de Charme.** Desværre faldt arrangementet ud af kalenderen i april nummeret, og det har desværre fået nogle til at tro at arrangementet måske var aflyst, men det er det bestemt ikke og vi kan fortælle at der også er tilmeldt en række spændende køretøjer fra udlandet, især fra England.

### FIVA - PAS

I sidste nr. af Veteran Tidende bragte vi FIVA's løbskalender for 1999, og i dette nummers synspunkt fortæller Claude Teisen-Simony om løbene og glæden ved at deltage. For at kunne deltage i disse løb er det

nødvendigt med et FIVA-Pas og det fås ved henvendelse til:

**Svend Aage Tholstrup**  
**Rimmersvej 18, GI Rye**  
**8680 Ry**  
**Tlf./ Fax: 8689 8777**  
**e.mail : sat @egd.dk**

## COPENHAGEN CLASSIC AUTOJUMBLE 1999 KLAMPENBORG GALOPBANE

SØNDAG DEN 30. MAJ • 10-16



IL PESO È IL NEMICO  
RESISTENZA DELL'ARIA È L'OSTACOLO  
65. Via Lutorica de Berna, 65  
Telefono 00.119



**FIAT**  
**Touring**  
**Superleggera 1937**

Vægten er fjenden.  
Lufmodstanden er forhindringen.  
Eneste superlette helt i metal, forgyldt efter vinden.  
Når de kører i en "Touring" begynder De først at nyde bilen.  
Touring Karrossieriene er ikke de dyreste selv om de er de bedste.  
Za modifikationer på motoren.  
Hurtigste acceleration - Flajsblød gang.  
Hastighed 125 km/h. Økonomi 10 km/l.



FIAT 100 ÅR

1899 FIAT 1999



## MÅNEDENS PERSONPROFIL

DVK

Månedens profil bliver undtagelsesvis en dobbeltprofil, for nok er det Georg Christiansen som skruer på køretøjerne i garagen, men i over 40 år har vi i DVK kendt fru Irene og Georg C. som nærmest siamesiske tvillinger til møder og ved arrangementer. Og Irene var da også fuldt aktiv deltager i Deres Ærbødiges samtale med dem i hjemmet tæt ved Fortunen i udkanten af Dyrehaven nord for København.

De er begge vokset op på Vesterbro i København, Irene har været advokatsekretær og Georg har i hele sit arbejdsliv virket i en virksomhed hans farbrødre byggede op, Danmarks eneste og en af de kun otte fabrikker i hele verden for kunstige pølseskind af cellulose og plastic.

Det var den som førte Georg ind på interessen for gamle motorkøretøjer: Han fortæller:

„Jeg blev født i Dybbølsgade 52, 3. tv, 25. marts 1931. Min far var kemigraf på Berlingske Tidende, min mor hjemmegående. I samme opgang på 2. sal til højre boede mine

### Irene og Georg Christiansen

DVK-medlemmer nr. 147 og 137  
ved et klubmøde i Nivå.



bedsteforældre med tre voksne sønner - mine onkler. Alle fire mandfolk havde godt arbejde, min bedstefar var af årgang 1867 og snedkermester.

I 1936 besluttede han, som ikke havde og aldrig forsøgte at få kørekort, at familien skulle have bil. En mand i Stengade på Nørrebro havde en Hupmobile „S“ 1929 til salg for kr. 2.500, så den blev det.

Den ældste og den yngste onkel tog kørekort, den ældste kom næppe til at køre tusind kilometer bag rattet i

hele sit liv, den yngste kørte altid, uden konkurrence, til 1949, da jeg fik kørekort og så altid gerne ville køre.

Hupmobilen betød en vældig ændring i Dybbølsgade-familiernes tilværelse. Vi kørte i den lune årstid to-tre gange om ugen afture ud på landet med en hjemmelavet kuffertkasse bagpå med kaffe og brød (anvendes i dag til opbevaring af videokassetter). Bagklappen blev slået ned, og ved mangen en bugt eller strand sad vi tit 6-8 familiemedlemmer og nød livet takket være „vognen“, som den altid kaldtes.

Ferier i Danmark tog den gamle Hupmobile os også med på. I 1940 klodsedes den op i en garage i Valby. I 1946 var vi fem mandfolk, der tog ud med benzin, vand, luft og 6 volt, og efter 5-10 startforsøg gik K 11.298's motor igen på alle 6 cylindre.

I min familie har mændene altid arbejdet meget længe i livet. Min bedstefar, ejeren af Hupmobilen, arbejdede til han var højt oppe i 90'erne, og hans ældste søn gik i hans snedker-fodspor til han var i samme aldersklasse.

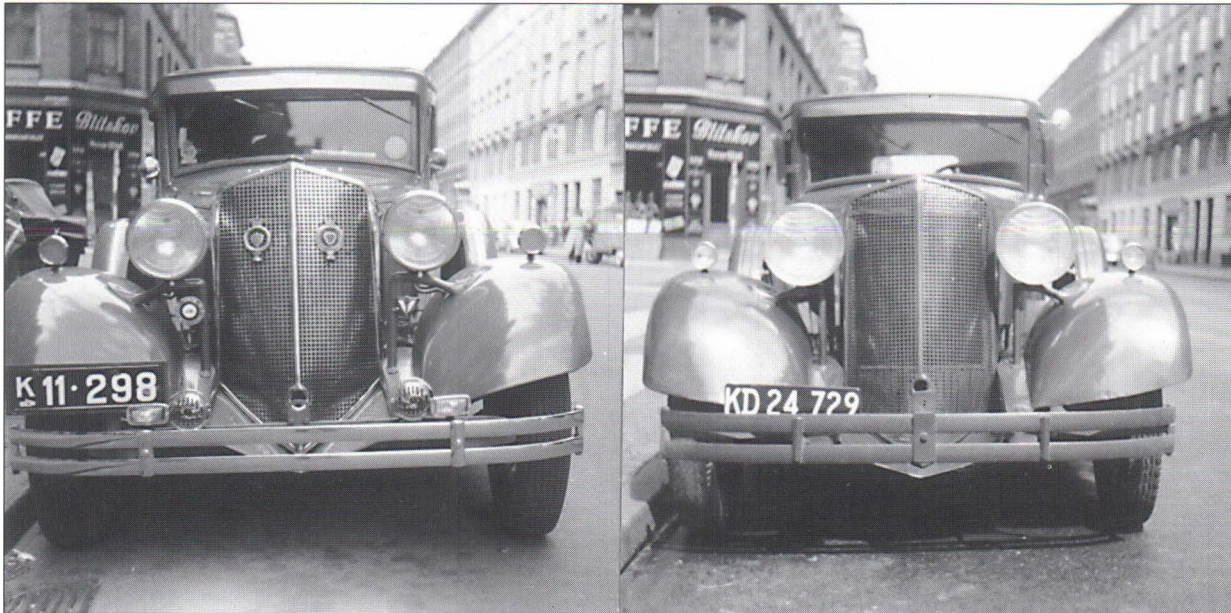
De to yngste sønner dannede i 1946 et emballagefirma, og så fik de et transportbehov som vognen og jeg kunne dække - dog ikke med mig bag rattet. Fra 1949 blev jeg kombineret bud og inkassator, kørende i en vogn som jeg kom til at elske.

Fra maj 1952 stod den på militærtjeneste i Holbæk, men da der var megen frihed/tid, og Hupp'en kunnen klare turen til hovedstaden på 1½ time, kunne jeg stort set bestride mit arbejde alligevel. Jeg havde en garage i Holbæk og en perle af en kaptajn. Han var en hård mand, men hvis man ikke slækkede på tjenesten var han large, og ofte kunne jeg køre til min garage i Jeep og derfra i Hupmobile, hvilket bevirkede at jeg kunne holde halv løn - kr. 200.- fra firmaet om måneden, og det var et godt



*Den senere Solskinsvogn før den blev moderniseret - og med Georg Christiansen som dreng på trinbrættet.*





Solskinsvognen og Regnvejrsvognen, som de så ud i trafikken i mange år. Foto: Henrik Schouw.

supplement til soldaterlønnen på 14 kroner om ugen. I 19 måneder var jeg selvkørende soldat, hvilket var sjældent i halvtredserne.

I 1955 giftermål med Irene. 2-værelses lejlighed og 7 garager, for nu var bilopkøb begyndt. Man fik en del bil for omkring en tusse.

På et tidspunkt havde vi 3 Packard'er, 2 Hupmobiler, 1 Reo Royale, en VW 1200 samt 3 vrag af Nimbus Kakkellovnsrør.

Firmaet erhvervede i 1954 en ny Chevrolet. Derved blev K 11.298 min, selv om den stadig ejedes af min bedstefar (Jeg blev aldrig dens ejer).

Den 8-cylindrede Hupmobile „L“ 1931 blev Regnvejrsvognen, K 11.298 Solskinsvognen.

I 1954 læste jeg i Berlingske Tidende om Dansk Veteranbil Klub og ringede til sekretæren, Bent Mackeprang. Han var kun i nogen grad imødekommende og sagde bl.a. ordret: - Hvis De mener, at De er besjælet af den hellige ild, vil jeg mene at De bør melde Dem ind i DVK.

Irene og jeg blev med tre ugers mellemrum medlem, hvilket hun vist aldrig tilgiver mig (det har Deres Ærbødige en anden mening om. Red.)

*Hupmobile „20“ 1912, som snart kommer ud at køre igen. Irene skimtes ved rattet.*

Mine Hupmobiler gik det mindre godt med, for da jeg i DVK blev belært om at alle mine „forbedringer“ og moderniseringer af bilerne var forkerte, blev jeg så ked af det at jeg besluttede at afhænde dem begge. De blev med to års mellemrum solgt på auktion i Vejle, K 11.298 til Magne Nøhr, Hammerum ved Herning, og „L“ 1931 til Holland.

Reo Royale forærede jeg væk for

at få garageplads til en RR 20/25 1929 (ex Paul Tybjerg). Hus købtes i 1966 og 90 kvadratmeter garage byggedes i baghaven.

Der stod jeg med interessante restaureringsopgaver, men i mit indre var et savn: en Hupmobile.

I 1968 skete to ejendommelige ting, som afhjalp det forhold. I egenkab af medlem af The Antique Automobile Club of America fik jeg





*Packard 1924 Serie 143 for fuld damp. Det er tilfældigvis Deres Ærbødiges FIAT 501 1923 i baggrunden, som den så ud engang.*

nys om at denne klub om sommeren skulle på en Europa-tur og også besøge vort land. Nok noget naivt tilskrev jeg rejselederen og tilbød assistance under Danmarks-besøget. Mr. George R. Norton Jr. ønskede ingen tjenester men indbød Irene og mig til at deltage i en række highlights mens gruppen på 250 mennesker var gæster her. De kom, der festedes, og vi, der aldrig havde været sammen med amerikanske mennesker, mødte os og havde det dejligt. G.N. var præsident for A.A.C.A.

En aften var Louise og George Norton gæster i vort hjem, og sidstnævnte spurgte om *han* kunne gøre *mig* en tjeneste, hvortil jeg svarede undvigende. Det mærkede han og stillede spørgsmålet så direkte, at jeg fortalte ham at mit ønske om igen at blive Hupmobile-ejer var stærkt. Han spurgte mig alvorligt, om jeg havde pengene at købe for, hvilket bekræftedes. Derfor forklarede han at det ikke ville være det største problem at indkøbe en sådan bil i Staterne, og vor samtale intensiveredes.

Da de var kommet hjem til Pennsylvania, gik der nogle måneder, og George Norton lod mig vide at han havde lokaliseret en fin Hupp nær

Kansas City. Om jeg ville have den, for han stod inde for at den var komplet. Jeg slog til uden at vide hvordan jeg fra Amerika skulle få køretøjet til Danmark. Det klarede George Norton. Han hentede vognen i Kansas City, kørte den på trailer til New York og afskibede den til Göteborg (containerskibet kunne ikke stå ind i Københavns Havn, det stak for dybt). Ved temperatur minus 17 grader hentede jeg vognen i Göteborg på lejet lastvogn. Gravid Irene og Charlotte på 4½ var med.

George Norton fik aldrig en cent for sine små 5.000 kilometers køretur for mig, men et livslangt venskab havde taget sin begyndelse. Vi udveksler båndoptagelser.

Jeg havde igen en Hupmobile. Nu en Runabout „20“ 1912, som kommer på gaden i eftersommeren 1999, den skal blot „lige“ have køleren repareret.

Den anden ting var at også i 1968 havde flere medlemmer af DVK gjort mig opmærksom på at der stod en Hupmobile „S“ 1931 sedan udenfor en juvelerbutik i Gothersgade, en vogn som næsten aldrig kørte. Her skal man huske at der i tresserne endnu var så mange af de såkaldte

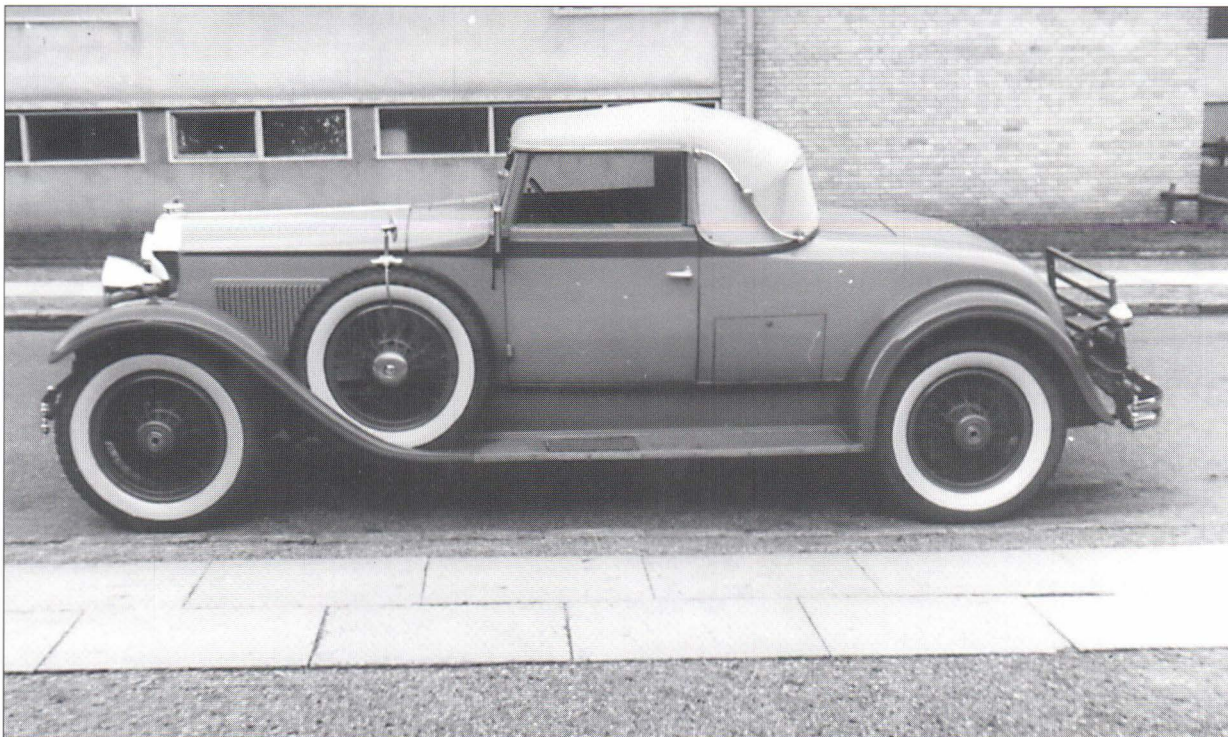
firkantede amerikanske sedaner, at de ikke havde den store interesse i DVK-kredsen.

En dag jeg kom forbi, så jeg at alle fire dæk var flade. Jeg gik ind i butikken og spurgte ejeren om han ville sælge. Svaret var Ja, og vi enedes om kr. 200.-. Han ønskede at beholde det originale Sparton 6v-horn, så det fik han. Vognen har gået under 70.000 km i alt, og motoren er fast, men vognen er min, så jeg igen har to biler af mit yndlingsmærke, nu hvor årtusindet om nogle måneder rinder ud.“

Her afbryder vi for en stund Georg Christiansens beretning for at gå lidt tilbage i historien, til dengang Solskinsvognen og Regnvejrsvognen var kendte elementer i gadebilledet. Den førstnævnte altså den 6-cylindrede „S“ model fra 1929, grå og med al tænkelig forkromning, og moderniseret med V-formet stenslagsgitter, skærmskørter, kuffert mm. fra Dansk Vognfjederfabrik på Vester Fælledvej. Den anden den 8-cylindrede „L“ 1931, grønmalet over det hele på nær lige ruder og dæk. Også lidt moderniseret.

At det efterhånden ikke var nogen ublandet fornøjelse at holde dem kø-





Den elegante Packard 1930. I nummerbetegnelsen 733 angiver 7 årgangsserien for 1930 og 33 akselafstanden 133 inches. Der var 126 og 133 inches med „lille“ motor og 140 og 145 med „stor“ motor.

rende kan man læse i Georg Christiansens detaljerede beretning om hans hupmobile liv i Bilhistorisk Tidsskrift 84/1985. Allerværst gik det da den 8-cylindrede efter en ventilslibning i 1970 ikke ville starte, fordi al den regn som havde samlet sig i et udspændt stykke plastic mellem de to åbne garageporte ved aftenstide faldt ned på motoren. Ved forsøg nr. 100 slog håndsvinget bak og 6-8 tænder ud på GC. Kammerater i DVK kom til undsætning. Ib Wiboe Hansen kørte GC til Frederiksværk, hvor tandlæge Kaj Bach havde mobiliseret sin klinikassistent og de arbejdede hele natten på at flikke på gebisset.

Trods alt var det først i 1973, familien Christiansen syntes at de vakte lidt for megen opmærksomhed i de to biler og anskaffede et mere nutidigt transportmiddel. I hvert fald solskinsvognen havde da forlængst rundet en million kilometer.

I BhT 85 kan man iøvrigt læse om Hupmobile i Danmark i almindelighed og desuden en artikel specielt om Dansk Vognfjeder Fabrik. Om sidstnævnte emne kan også læses i BhT 52/1977.

På vor indtrængende opfordring

fortsætter Georg Christiansen med kort at beskrive garagens øvrige indhold:

**Packard 143 7-personers touring 1924. 8-cylindret rækkemotor.**

Vognen lokaliseredes via en salgsannonce i Berlingske Tidende i 1959. Den stod i en stakkelade nær Mozarts Plads, København SV, trykket ned i jordsmonnet til navene. Med Jens Nielsen (FIAT og Bugatti) som mellemmand købtes den af en renovationsarbejder. Første ejer konserverfabrikant Heymann, men papirerne viste at den i en del år efter krigen havde kørt med murbrokker for en murermester Holger Thiel (han kom med på en lang køretur i vognen i begyndelsen af tresserne).

Det var i mere end én forstand en enestående erhvervelse, for under første rengøring af bilen fandtes overalt - i døre, under sæder, gulve og i en rådden kuffert bagpå - originale reservedele, store og små, som om en person i tidligere tid havde stuvet det sammen til en lysere fremtid for sig og vognen. Af fund nævnes her tonneau-vindspejl med rammer og alle seks ruder intakte, alle kalechesidestykker med tilhørende

stænger, et ekstra motometer, original oliekanne (som gled på plads i holderen i motorrummet), værktøj, tændingstester fra 1. Verdenskrig, lygter, horn, ventiler, reservepærer en masse, mange KDAK- og FDM-vognemblemer, blandt andet FDM's bronzestøbte standermærke med lavt nummer - og andet. Om man kan bruge et udtryk som Slaraffenbil vidnes ikke, men det var faktisk, hvad 24'eren var ved overtagelsen, og denne solide vogn har i alle årene senere givet brugerne stor kørefornøjelse. Motoren er slidt, men alt fungerer.

**Packard 733 2+2 Convertible Coupé 1930. 8-cylindret rækkemotor.**

Første ejer overlæge Tage Kjær, men det var en kollega til ham, overlæge ved De Gamles By i København Carl Deden, som havde den til salg i en diminutiv annonce, som Irene kom på. Han kontaktedes og var ivrig efter at sælge fordi han skulle indgå giftermål med en 35 år yngre kvinde. Jeg var ivrig efter at købe, men havde kun 800 kroner. Han forlangte 1.500, men indvilgede en september-aften 1959 i at få de 800 kroner i udbetaling og 700 kroner følgende



nytårsdag (forklaringen var at GC dengang kun fik løn én gang om året og selv måtte administrere den i løbet af året). Deden stillede sågar en stemplet købekontrakt op for det relativt beskedne beløb.

Før DVK-møderne i konditoriet i Bredgade stillede mange af os sig udenfor for at se mødedeltagernes biler dukke op. Sådan var det også før mødet i slutningen af september 1959. Magister Andersen („Krølle“), arkitekt Paul Tybjerg og jeg stod sammen, da pludselig 733 kom kørende med Jens Nielsen bag rattet. Hvordan han havde fået nøgle og til-ladelse til at køre med køretøjet, vides ikke. Men han parkerede elegant, steg ud og sagde: - Den vogn køber jeg. Hertil sagde Magisteren: - Nej, den vogn køber jeg. Men jeg sagde: - Jeg *har* købt den.

Et par uger senere lykkedes det mig at gennemføre en transitforretning på Sovjetunionen, som gav uventede 5-600 kroner. Jeg kontaktede overlæge Deden og tilbød ham 500 her og nu for at annullere nytårskontrakten.

Det accepterede han, hvorved prisen endte på kr. 1.300. Det var i 1959. Cirka 1963 betales for en ny vindspejlsramme kr. 1.700 til denne Packard, som har været viden om i Europa.

### **Rolls-Royce 20/25 Opera Coupé 1929, karrosseri Fernandez et Darrin, Paris.**

Denne bil tilhørte Paul Tybjerg, fremtrædende medlem af DVK i halvtredserne. Han interesserede sig hovedsagelig for FIAT og RR og „Den Lille Blå“ var perlen i hans samling.

I begyndelsen af tresserne afgik Tybjerg pludselig ved døden. Der var i et lille årstid mig bekendt ingen som vidste, hvad der skulle blive af bilerne. Men jeg tog det initiativ at telefonere til vores formand, O.T. Neel, med spørgsmålet. Neel tilbød sig som mægler, hvilket han begrundede med at han gerne så at „Den Lille Blå“ fik et godt hjem.

Få dage senere blev jeg ringet op af Neel om at fru Gudrun Tybjerg gerne ville sælge Rolls'en til mig.

Resten var en formssag. Fru Tybjerg og sønnerne nævnte den ønskede pris, den betales, og køretøjet hjembragtes i så fin stand at jeg straks anmeldte det til syn, hvor det gik problemløst igennem - også straks.

Det er en dejlig lydsvag vogn, som har en nederdrægtig skavank: Skønt forsynet med de bedste dæk og slanger, punkterer den altid på langture, og selv om jeg er renvasket hjemme-fra, kører jeg næsten altid rundt i den bil plettet og møgbeskidt.

### **Nimbus Kakkelovnsrør 1924 og MiniEl 1988 (Ellert).**

Siden 1952, da jeg indenfor militæret fik motorcykelkørekort, har jeg gerne villet eje en danskbygget bil. Det ønske bliver aldrig opfyldt, dog haves en kølerprop fra en Triangel!

På ophugningspladser over hele landet indkøbtes en del vrage af Kakkelovnsrør, og tre af dem var så relativt gode, at de i dag nok kunne have været genopbygget, hvilket nævnes med en vis skam. Jeg koncentrerede mig om en god cykel fra 1924 og solgte resterne, der lå mellem årene 1922 og 25.

Mit dejlige eksemplar, som af alle ejere nok er blevet brugt mindst af mig, går fint, men da mine færdigheder i en mc-saddel ikke bør skildres i en seriøs tekst, nævnes blot at jeg har planer om at forsyne min maskine med en sidevogn. Stel, fælg og eger haves, men personkasse mangles. En sådan ville jeg for 6-7 år siden i egenskab af dansker bygge og averterede i Dansk Nimbus Tourings medlemsblad efter et par personer i identisk situation, som sammen f. eks. ved et møde om vinteren en gang om måneden kunne bygge en sidevogn til hver. To danske interessenter meldte sig, den ene fra Nykøbing Sjælland, hvilket måske skulle have været forsøgt, den anden fra Australien, og det gjorde udslaget.

Skulle nogen læser af dette være i omtrent samme sidevognssituation som jeg, ville jeg være glad for et par linjer i løbet af sommeren 1999 eller et ring på 45 88 40 52 en aften (fax 38 19 39 73).

MiniEl 1988 til over kr. 40.000 er den skrappeste gang skidt og møg på hjul jeg i mit liv har siddet i. Ellerten indkøbtes ny i efteråret 1988 og kørtes hjem. I et par år brugtes den til transport mellem hjem og arbejde - i alt 25 km - hvortil den var anskaffet. Den stod til ladning både i firma og hjem, men uafhængigt af temperaturen kunne den nogle gange tilbagelægge 30 km på 10% af energimængden, andre gange kunne den ikke løbe 25 km på 90% energi. Den var særdeles parkeringsvenlig i storbyen, men når man nogle gange fra bymidten på vej hjemad er løbet tør for strøm, og køretøjet ikke kan styres med kabineklappen åben, så man ikke selv kan skubbe det hjem, kølnes forholdet til el-transport så meget, at denne Ellert nu blot står hjemme i garagen og fylder op. Den beholdes og kommer ud at køre igen til morgenbrøds afhentning om søndagen, men den er efter mine erfaringer intet til som rigtigt transportmiddel.“

Nu bryder Deres Ærbødige ind igen, denne gang for at erindre om at GC i de tidlige klubår var særdeles aktiv i bestyrelses- og bladarbejde. På vor opfordring til at fortælle om sine relationer og baggrunde indenfor national og international veterankøretøjsaktivitet svarer GC:

„I stedet for at berette om, hvilke der tidligere har været, skal kort omtales, hvilke der i dag er.

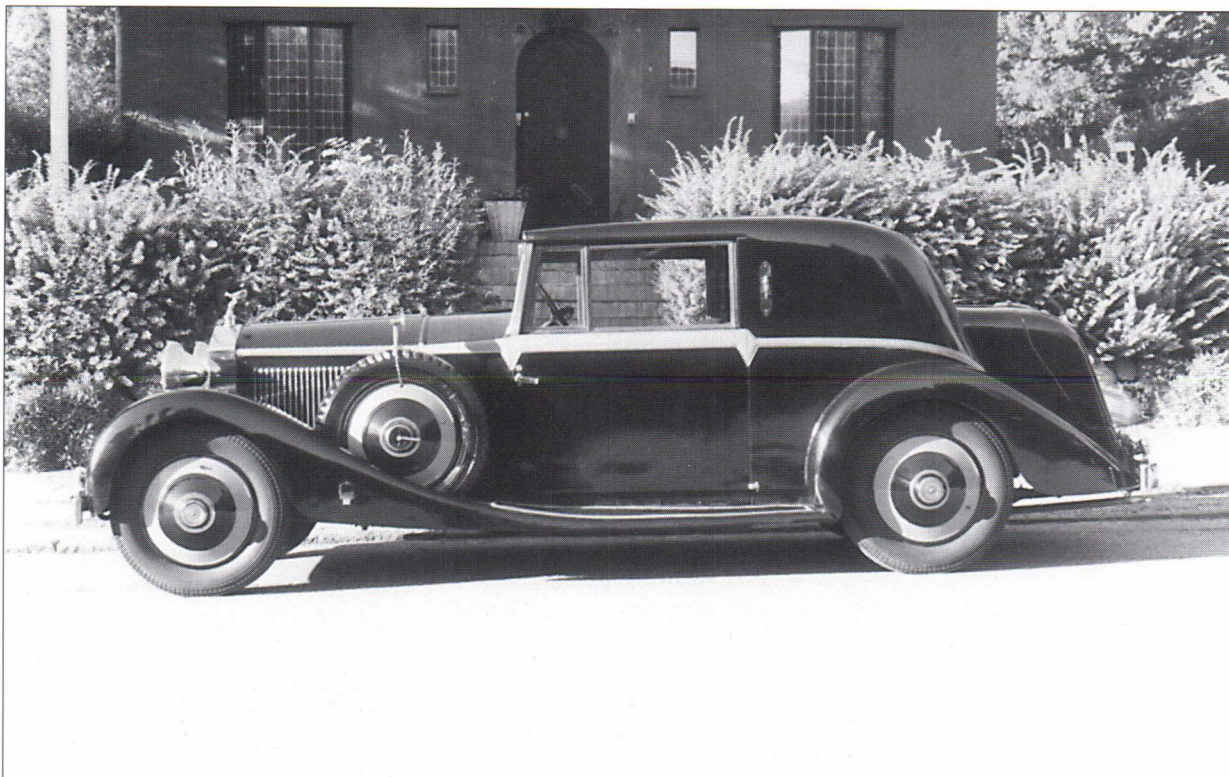
DVK er den atomfattende, centrale.

Antique Automobile Club of America dækker mine amerikanske interesser.

Automobile Quarterly er en publikation, der trods navnet udkommer fem gange om året. Så vidt vides er H.J. Beier og jeg de to danske som har alle numre. Udgivelsen begyndte i tresserne og omhandler såvel gamle som ret nye automotiv frembringelser fra hele verden.

Nordic Packard Owners' Club med dansk præsident - Michael Bohnsen - er en levedygtig klub, der bl.a. til rimelige priser holder Nordens Packard'er med reservedele, hvilke i stigende omfang fremstilles over the-





*Rolls-Royce 1929 ejedes oprindelig af ingeniør C.F. Jarl. Han lod karrosseriet udføre efter egne retningslinjer i Paris og lod efter nogle år samme karetmager påbygge bagagerummet med tre tilpassede kuffetter. Paul Tybjerg beskrev vognen nærmere i DVK's årsberetning nr. 4.*

re. Irene og jeg deltager i dagene 3.-10. juli 1999 i Packard fødselsdagsfester i Warren, Ohio. Herom senere på året.

The Hupp Club udsender fire fine blade og seks annonceblade om året i USA og Australien. Da fabrikken Hupmobile stadig eksisterer (græs-slåmaskiner og havekultivatorer), findes endnu et reservedelslager at trække på i Auburn, USA.

Rolls-Royce Enthusiasts' Club er en celeberr forening med et væld af dyre og spændende globale evenementer. The Danish Section holder i Kristi Himmelfartsdags-ferien hvert år et kombineret køre- og selskabsmøde, hvor 20-30 vogne og over 100 personer deltager. Det er både morsomt, interessant og lærerigt at være med til. Palle Winther spæner på dugvåde morgener rundt og vækker alle motorer til live!

VW-Veteranklub Danmark er Irene medlem af. Dens medlemsblad BOBLEN er udmærket læsning. Irene har en VW 1302 1972 - en ganske almindelig Folkebovs, som vi kalder den. Vi skal i dette forår være

med til et Folkevognsstævne for første gang.

Danmarks Nimbus Touring er en frisk klub for Nimbus-kørere. Den udsender et fortræffeligt blad med mange, udførlige tekniske artikler og tips om dette Fisker & Nielsen kvalitetsprodukt. Det er mit håb i kommende år at befatte mig mere med Nimbus, og det er min hensigt at erhverve en Humlebi-model med fodgear fra først i halvtredserne før år 2001, da denne maskine for mig står som en elegant og velbygget motorcykel.

Det var de autotekniske klubforbindelser. At jeg også er livsvarigt medlem af Dansk Cyklist Forbund og Hjerteforeningen nævnes for fuldstændighedens skyld. Jeg elsker nemlig at cykle, og gennem de sidste 10 år har jeg pudset formen af med tre gange ugentlige løb i Dyrehaven for ikke at ende som ratslave.“

....

Trods garagens 90 kvadratmeter fylder de mange motorkøretøjer, foruden værktøj og maskineri, svært op. Georg Christiansens arbejde i virk-

somheden levner ikke megen fritid, så alt er lagt i fast skema, og GC har det princip ikke at gå i gang med noget arbejde med køretøjerne hvis der ikke mindst er 3 timer i træk til rådighed, og helst en hel dag - hvor så Irene bringer førtæringen ud!

At det så udpræget er holdningen i det christiansenske hjem at de gamle køretøjer er til for at blive brugt ses af den hyppige deltagelse i arrangementer i ind- og udland. Og at interessen i nogen grad endog har smittet af på næste generation oplevede vi da den ældste af døtrene havde fået kørekort og ankom til møde i Nivå i åben Packard - uden forældrene.

EMIL

# Nye bundmætter til bilen

Af Leif Gr. Thomsen

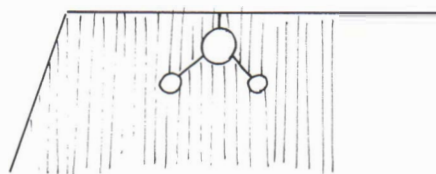
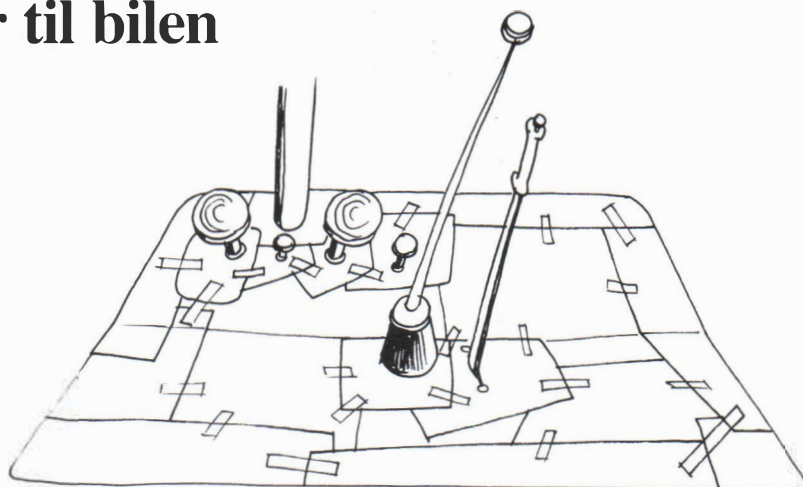
Så er det forår, bilen kommer ud i solen, og nogle kigger på de gamle bundmætter, som måske trænger til en fornyelse.

Til nogle mærker kan man få nye, til andre må man selv ud og finde et passende materiale, og så må man i gang med at skære. Og hvordan får man de mange store og små huller til koblingspedal, bremsepedal, ratstammen, selvstarterknap, speeder, blændekontakt, gearstang, håndbremse o.s.v. til at passe, så det ser ordentligt ud?

**Her er en god og nem metode:**

I en stærk papirkvalitet, f.eks. brun kardus, klipper man et lille stykke med et hul, der passer til den enkelte pedal m.v. Alle disse småstykker lægges på deres plads på gulvet omkring deres respektive pedal m.v.

Når de ligger pænt, tapes de sammen, hvor der er overlappning. Så

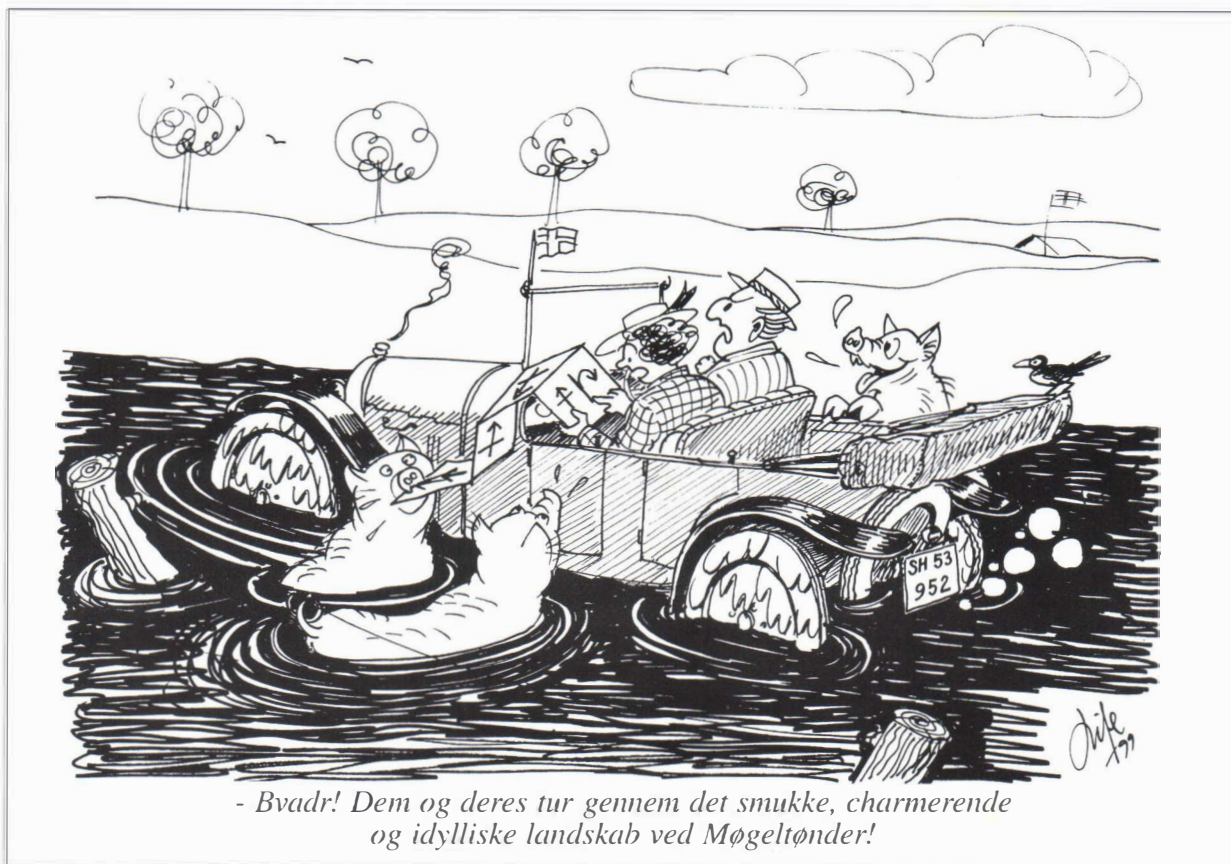


lægges der papir ud til siderne, så de følger kanten pænt. Igen tapes det hele sammen, og man har nu et kludetæppe, som man forsigtigt kan løfte af.

Kludetæppet er din skabelon, hvorefter du kan skære bundmætterne til.

ved nogle fornuftige snit, f.eks. fra hver pedal skråt ind mod ratstammen og fra ratstammen lodret op til kanten.

God tur.



- Bvadr! Dem og deres tur gennem det smukke, charmerende og idylliske landskab ved Møgeltønder!





## En køretilladelse fra 1949

Et af de mest bevægende årtier i dette århundrede er vel nok 40'erne, hvor man kan sige, at tyskerne bestemte i den første halvdel, og vi bestemte selv i den sidste.

Med hensyn til automobilkørsel var der restriktioner hele vejen igennem, og når automobilkørslen for en stor del gik i stå i begyndelsen af besættelsen, var det simpelthen af mangel på benzin. Senerehen udstedte besættelsesmagten direkte forbud mod almindelig kørsel, og kørsel kunne kun foregå efter særligt indhentet tilladelse. Se en interessant permanent tilladelse i VT 264 juli 1998.

Da freden kom, og vi selv kunne bestemme, meldte der sig andre problemer, nemlig valutamanglen. Det medførte, at nye biler blev rationeret, benzinen ligeså, dæk var og blev en mangelvare. Rationeringen af bildæk ophævedes i 1949, benzintilldelingerne blev lidt bedre, og man fik lov til at gøre en ferietur over hele landet én gang årligt. Vindspejlet på bilen eller forlygten på motorcyklen blev så påklæbet et trekantet „feriemærke“, så lovens håndhævere kunne se, at den var god nok. Ellers var det normalt sådan, at man ikke måtte køre uden for eget amt. Det kunne f.eks. medføre, at en længere taxatur kun kunne lade sig gøre når man foretog omstigning til en ny taxa fra det amt, man nu bevægede sig ind i.

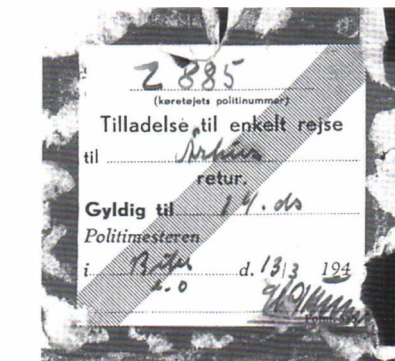
I 1950 blev bilkørslen givet fri til stor glæde for de få, der ejede et automobil, men de nye biler var stadig rationeret og kunne kun fås på en særlig indkøbstilladelse.

Vort medlem Hans Sørensen i Esbjerg fandt for nogen tid siden i en gammel bog en interessant tilladelse, en såkaldt „Dispensation for Kørsel udover Kørselsbegrænsningerne“, og den er dateret 13/3 1949.

Tilladelsen er givet til én rejse ad korteste vej fra Vejen til Århus med personvogn Z 885, altså en køretur over amtsgrænserne. Man kan næ-

sten gætte, at den gode vognmand Olander i Vejen skal køre en patient til sygehusbehandling, idet der henvises til en lægeerklæring. Ydermere interessant er det, at der med tilladelsen følger et mærke til at klæbe på vindspejlet, og minsandten om ikke dette mærke også er holden. Man kan se, at det har været klæbet fast.

I tilladelsen står, at både mærke og tilladelse skal returneres til Ribe politistation efter afbenyttelse, hvilket tilsyneladende aldrig er sket. Kan det



<b>Ribe Politistation</b> J. Nr.
<h2>Dispensation</h2> for
<h3>Kørsel udover Kørselsbegrænsningerne</h3>
Under Henvisning til Forsyningsministeriets Cirkulære af 29/9-1947 og Benzinnavnets Cirkulære af 30/10-1947 meddeles der Dem herved Tilladelse til den 14. ds _____ at benytte
Personvogn <del>Lastvogn/Motorcykel/Traktor</del> Z 885
til en enkelt Rejse ad korteste Vej fra Vejen til _____ og retur til _____ i Anledning af kørsel for J.P. Nederby, Skibelund i h.t. _____ vedlagte lægeerklæring
Medfølgende Mærke, der vil være at paaklæbe Vindspejlet (for Motorcyklers Vedkommende Benzintanken), maa inden 3 Dage efter Afbenyttelsen tilbageleveres hertil tilligemed denne Tilladelse, der skal medbringes under Kørslen og paa Forlangende forevises Politiet. Gyldig til 14/3 -1949.
(Stempel) _____ , den 13/3 -1949
Fr. _____ vognmand H. Olander _____ _____ Vejen _____

mon skyldes, at den gode vognmand har ment, at de gode tider lå lige om hjørnet, og så kunne det være lige meget? En forøvrigt heldig omstændighed for os i DVK, der således kan granske lidt i, hvilke besværligheder der ligger forud for nutiden, der sådan set ikke opviser nogen særlige restriktioner i forhold til, hvad vore forældre og bedsteforældre har oplevet.

Leif Gr.Thomsen



## Aalholm Automobil-Museum



Af Egon Neesgaard

**Kort tid efter stiftelsen af DVK kom klubbens bestyrelse under vejr med et par indemurede gamle biler på Aalholm.**

En opringning til Baron J. O. Raben-Levetzau bekræftede rygten. D'herrer fra DVK fik baronens tilladelse til at se nærmere på tingene og fandt ud af, at bilerne befandt sig på godset Beldringe i det sydlige Sjælland.

En sommerdag i 1956 kørte så formanden O.T. Neel, Erik og Bent Mackeprang og vistnok også Tønnes Petersen i Neels Minerva til Lolland. Først gik turen til Nakskov, hvor der efter sigende også skulle befinde sig en veteranbil. det var der nu ikke, så man kørte til Aalholm, hvor der stod

*Rolls-Roycen den dag den atter kom frem i lyset på Beldringe.*

en Benz fra 1914 ude bag laden. Den var skåret over. Det er den, der står i museet som udstillingens nr. 27 med et fantasikarrosseri. Derefter kørte man til Beldringe og fandt her ganske rigtigt 2 biler. Den kendte Rolls-Royce Silver Ghost fra 1911 med et senere landalet karrosseri. DVK prøvede at købe den, men Raben-Levetzau havde pludselig fået interesse for de gamle biler. Den anden bil var en King, som man ikke ofrede særlig interesse på.

Rolls Roycen står i dag på Aalholm som nr. 11. Dens historie kan iøvrigt læses i BhT nr. 100, hvor den er beskrevet af O. E. Riisager.

Dette blev til Aalholm Automobil Museum, der nu ejes af Stig Husted-Andersen. Museet er det største i Europa, og det udvider stadig. Der er et godt cafeteria i forbindelse med museet, så man kan få slukket både tørst og sult.

**Museets åbningstider er:**

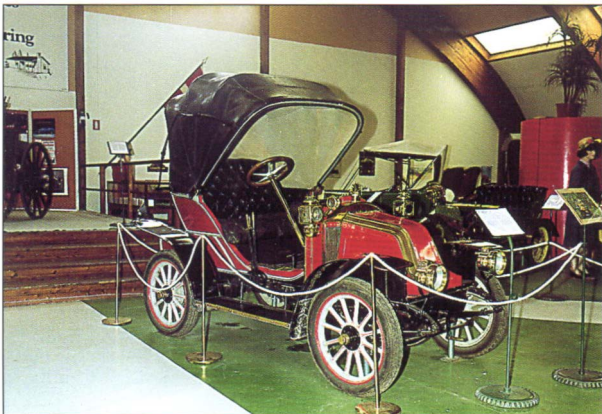
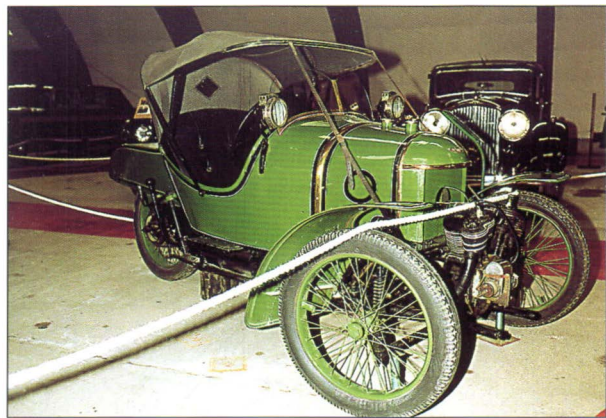
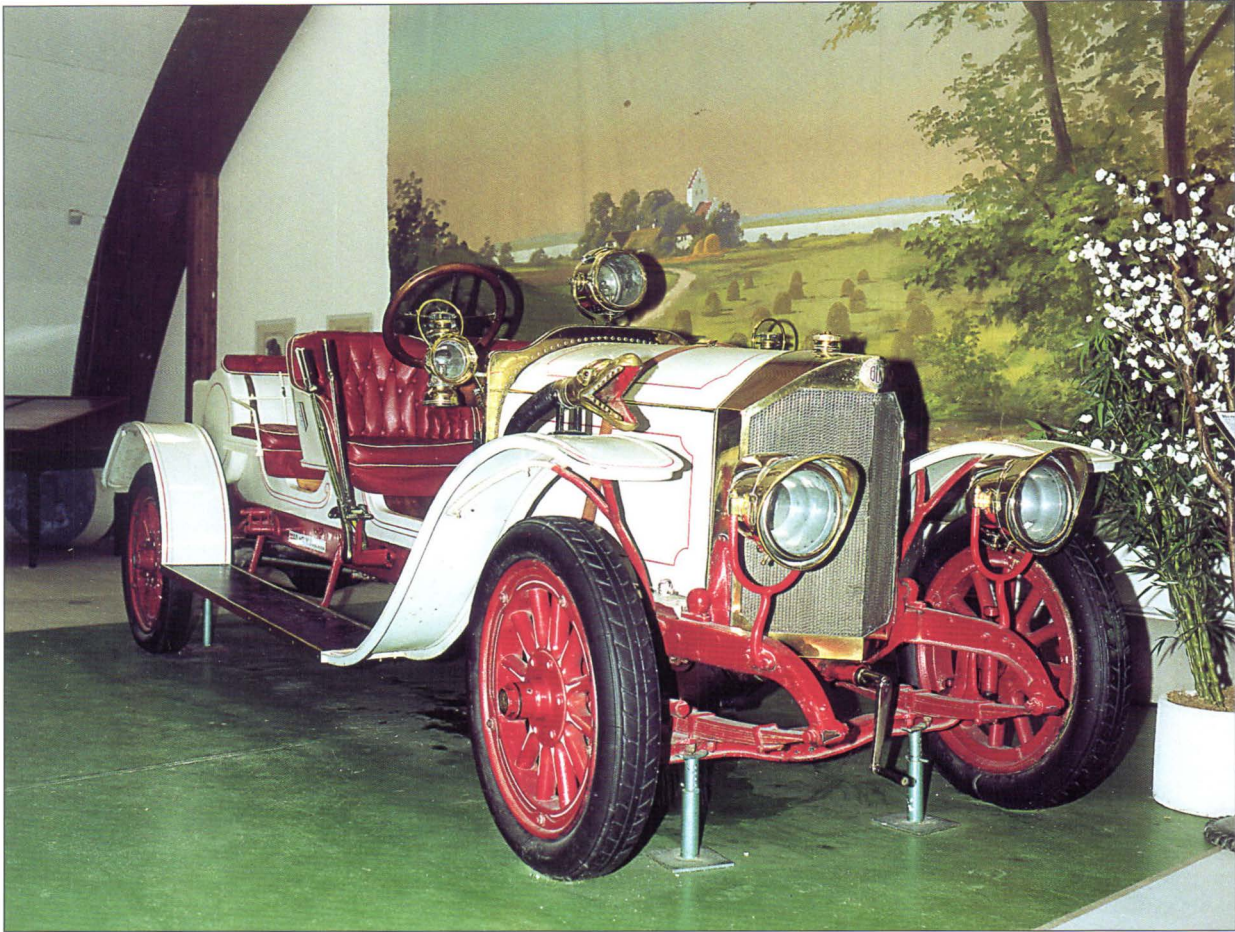
**Sommer: Dagligt 10-17**

**Forår- og efterårssæson:**

**Weekend, helligdage og efterårsferie: 10-16**











# *Chevrolet Glæseser Cabriolet 1932*

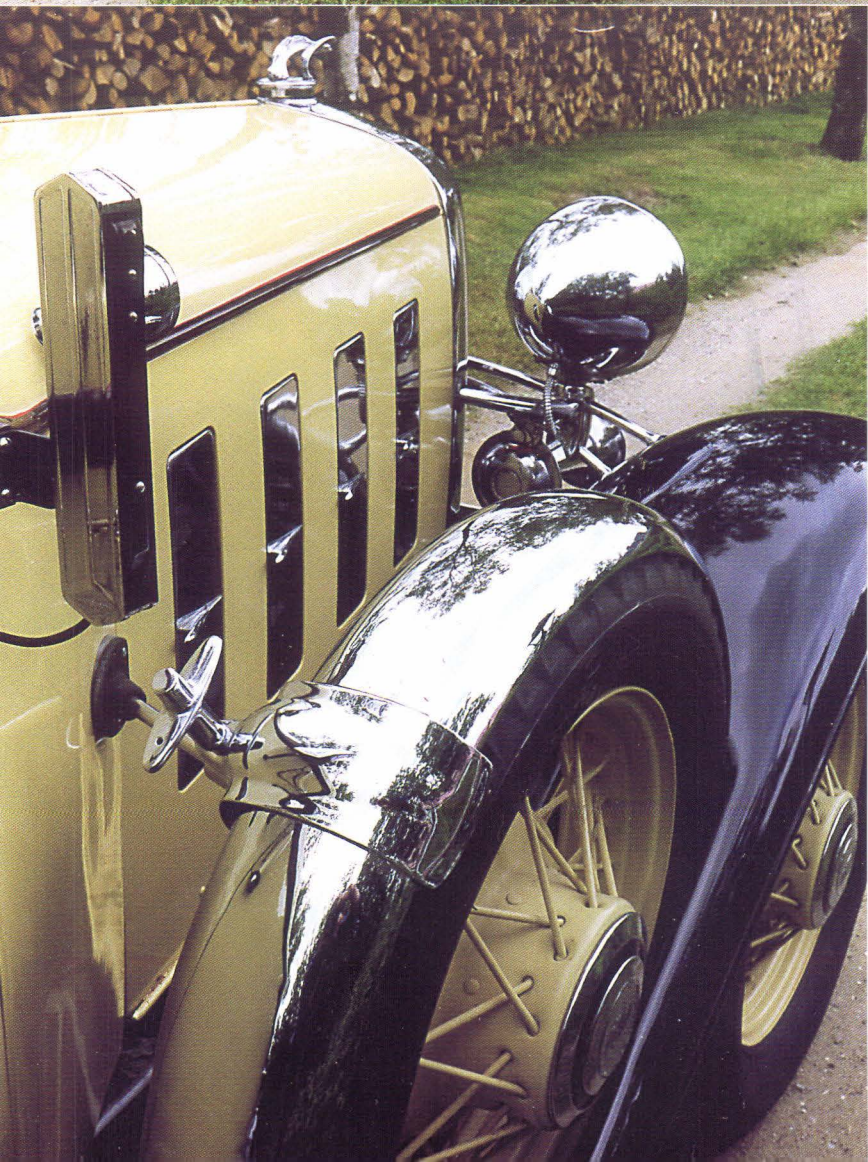


*O. Olufsen chauffør i Chevroleten som brudekaret ved sin søns bryllup i 1973.*



*Søren Pedersen fanget i sidespejlet af fotografen.*





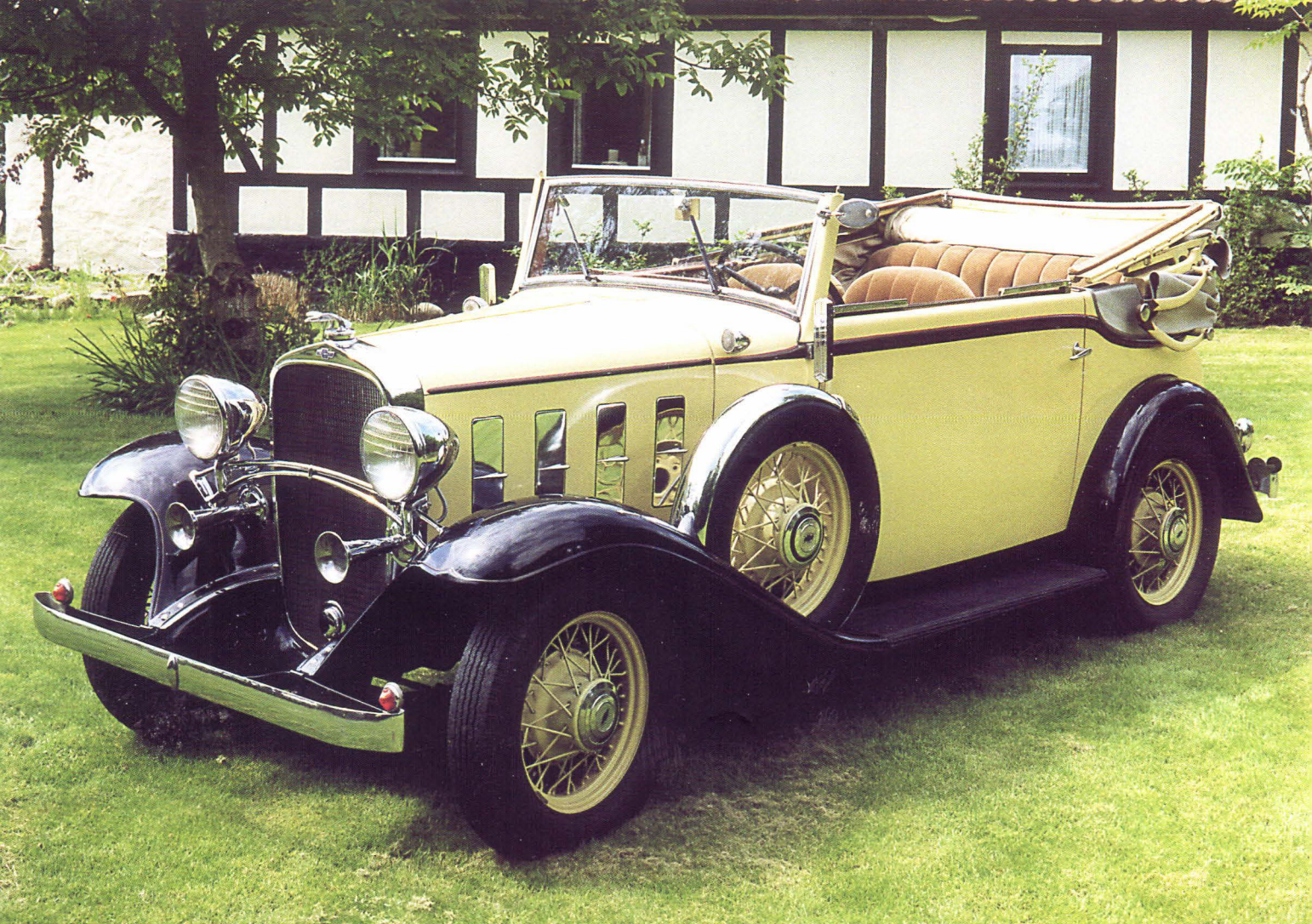
Af Søren Pedersen

**Det interessante ved denne Chevrolet er at den tilhører den serie af General Motors udsendte chassiser til påmontering af de berømte tyske Glaeser karrosserier. Det var ikke en tilfældig privatejer der ønskede at have et sådan karrosseri, men det var en regulær serie som både Ford og GM lod fremstille hvert år i begyndelsen af 30'erne.**

Disse modeller var meget populære i USA, hvor de gav det noget sjældnere europæiske tilsnit, som var efterspurgt af de amerikanere der gerne ville have noget der var anderledes end naboens. Eller hvis man ønskede en 4-personers cabriolet, idet Chevrolet kun byggede 2-personers cabriolet i USA. Prisen var også det dobbelte idet chassiserne med køler, skærme og motorhjelme jo skulle fragtes til Tyskland for at få påbygget karrosseri, hvorefter den færdige bil skulle transporteres tilbage til USA.

*Fortsættes næste side*





*Instrumentbrættet vist med friløbsvælgeren aktiv. (ved ratstammen).*



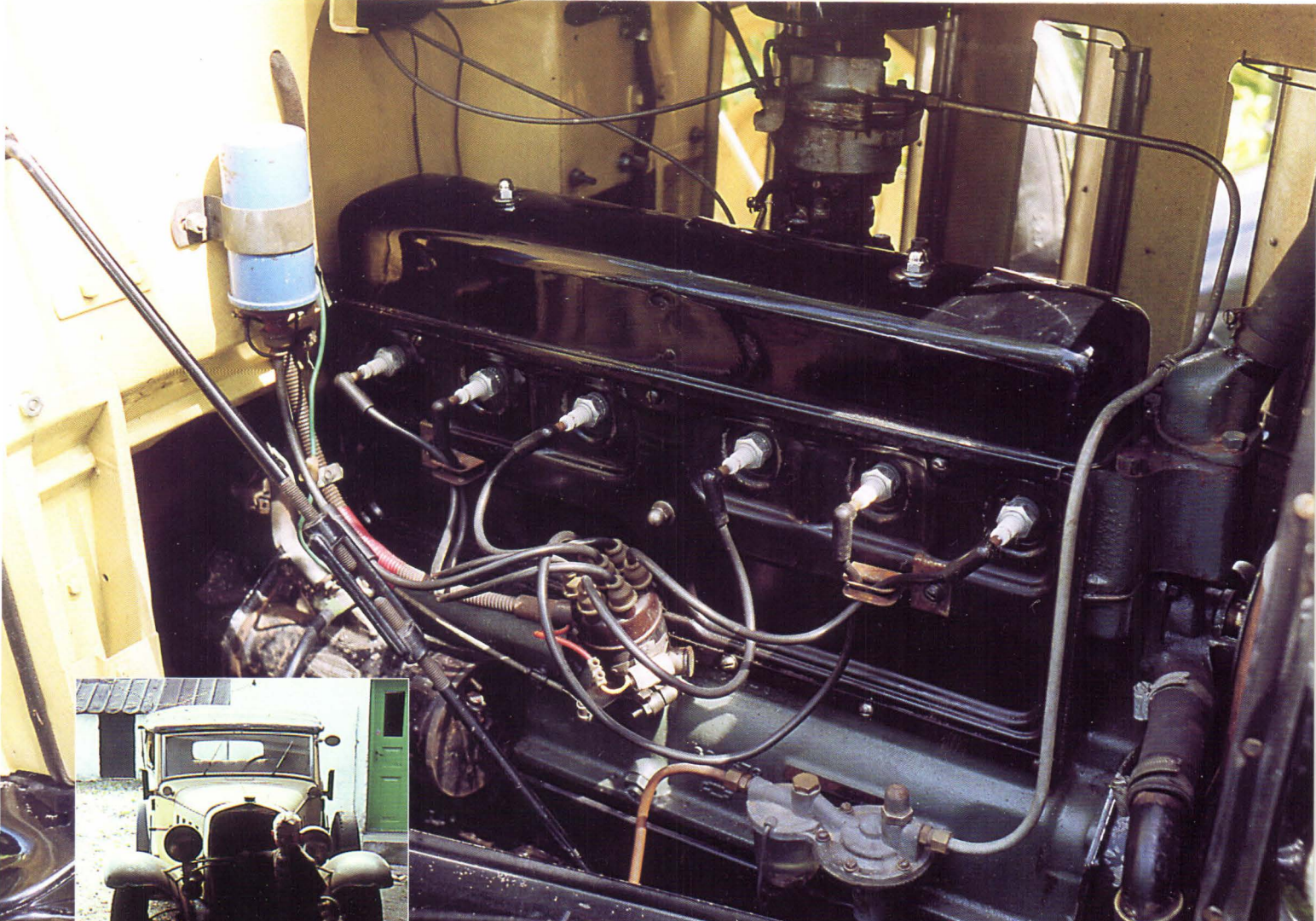
Sandsynligvis har disse karosserier været for tunge for chassiset da mange af dem blev afmonteret af den 2. eller 3. ejer og vognen blev ombygget til en let pick-up. Der blev for nogle år siden fundet en Ford A af en lignende serie, og den blev solgt i USA under stor ståhej og til en skyhøj pris.

Interessant er det derfor at nogle af disse serieproducerede Glæser karosserier på Chevrolet chassis er blevet i Europa, faktisk er der to af årgang 1932, og de findes begge i Danmark, min er den ene og den anden har indtil for nylig stået urestaureret på Ålholm Automobilmuseum, men er nu solgt og er ved at blive restaureret.

I 1932 var Chevrolet blevet ret luksusbetonet med motorophæng af gummi, synkromesh.gear, friløb og 6-cylindret motor. Allerede i 1931 overhalede Chevrolet Ford A's produktionstal og det ændrede sig ikke før Ford kom med V8'eren.

Jeg købte bilen i 1975 af ingeniør O. Olufsen, Horsens, der i 1968 købte den af skovrider Erik Christiansen, Linå Vesterskov ved Silkeborg. Bi-





*Chevrolet'en før restaureringen*

len er i 1932 leveret af firma Hans Lystrup København til en frøken Sigrid Olsen i Hellerup, der senere solgte den til en jordemoder i Århus, hvorefter den blev købt af Erik Christiansen.

Olufsen har fortalt at det tog ham 4 år inden han fik overtalt Erik Christiansen til at sælge bilen, men så fik han også en ekstra bil med, der dog var en af de ombyggede med varelad.

Olufsen restaurerede bilen, med stor hjælp fra nu afdøde Aksel Rasmussen i Storring, og den stod færdig i 1970.

Vi har siden 1975 kørt mange km med den uden problemer, men selvfølgelig har der været løbende vedligeholdelse, de fleste kromdele har fået nyt krom mens lakeringen, der er udført i cellulose, holder sig forbausende godt. Cellulose har jo den fordel at den kan poleres så den bliver som ny lak, det kan den moderne lak jo ikke og slet ikke de nye vandbaserede.

## Specifikationer

**MOTOR:** 6-cyl. Topventil-Motor udstyret med "Down Draft" Karburator, AC kombineret Luftrenser, Flammeskærm og Indsugnings-Lyddæmper, AC-Benzinpumpe, Krumtaphus-Ventilation. Krumtaphuslen er forsynet med Kontravægte og ny Type Vibrations-Dæmper. Motoren udvikler 60 eff. HK ved 3000 Omdrejninger.

**SMØRESYSTEM:** Tryksmøring til Hovedlejer, Knastaksellejer og Ventilmekanisme. Takhjulene smøres fra forreste Hovedleje-Lomme. Motorens øvrige Dele smøres ved Stænksmøring.

**INSTRUMENTBRÆT:** Forsynet med Ampèremeter, Oliemanometer, Speedometer, Lyskontakt, dirkefri Tændingslaas, Gas-Tændings- og Forvarmerregulering, Startspjældshaandtag, Friløbs-Kontrolknop, Kølevandstemperaturmaaler og elektrisk Benzinstandsmaaler. Indirekte Belysning.

**KOBLING:** Ny forbedret tør Enkeltplade-Type med fjedrende Nav, helt indkapslet.

**GEARKASSE:** Synchronmesh-Gear, 3 Hastigheder frem og en tilbage.

**FRILØB:** Overløbs-Kobling af den ekspanderende Spiralfjedertype, monteret bag Gearkassen. Kontrolknop paa Instrumentbrættet.

**DÆKSTØRRELSE:** 5,25 x 18 Ballon paa alle Modeller, undtagen 6-Pers. Sedan, som har 5,50 x 18.

**STYREMEKANISME:** Halvspærrende Snekke- og Sektorstype. Moderne Rat med 3 Eger. Diameter 43,2 cm. Hornkontakt i Midten af Rattet.

**FJEDRE:** Lange, halvelliptiske For- og Bagfjedre med selvvindstillelige Laskebolte. Alle Personvogne er forsynet med Lovejoy hydrauliske Støddæmpere.

**HJULAFSTAND:** 2,77.

**UDSTYR:** Alemite Chassis-Smøresystem, Traadhjul, Forlygter med blændfrit Glas, regulerbar Lyskegle, udvendig Signalthorn af Trompettypen, Førerspejl, indvendig indstillelig Solskærm, indstilleligt Forsæde, Parkeringslygter, gummibelagte Trinbrætter. Kofanger for og bag, Bagagebærer og komplet Sæt Værktøj. De lukkede Modeller er forsynet med en ny Type skraatstillet Vindspejl og automatisk Vindskærmsrensner.

*Ret til Ændringer i Specifikationerne forbeholdes.*



## Farvel til Efterkrigstidens store Motorsportsmænd

Af Morten Alstrup

Det sidste årstid har gjort et gevaldigt indhug i rækken af dansk motorsports historiske navne. I begyndelsen af februar indløb meddelelsen om at Robert Nellemann var død, og i de forgange tolv måneder havde vi også mistet Julius Voigt-Nielsen, Orla Knudsen og Erhardt Fisker.

Af de fire store navne fra efterkrigstidens bil- og motorcykelsport var Robert Nellemann ubestridt det største. Han indledte sin karriere på to hjul men begyndte snart også at dyrke bilsport, hvor han i 1947 vandt det allerførste danske løb for den ny midgetklasse på Hem Odde, i en bil som var konstrueret hjemme i familiefirmaet i Randers. Året efter spyede værkstedet også en specialracer ud, og i 1949 så den siden så legendariske Silver Bird dagens lys.

Det var i den lille, sølvskinnende midget og den røde Allard J2 at Robert Nellemann for alvor begyndte at køre sejre og topplaceringer hjem. Det begyndte på de danske jordbaner, men siden fulgte de store skandinaviske landevejsløb, hvor Robert Nellemann også var blandt topkørerne i en Cooper F3 med Norton-motor. Nellemanns største sejr opnåede han i Allard'en med kælenavnet „C'est ci bon“, da han for øjnene af



Robert Nellemanns og Mogens Skarrings tiendeplads i Ford Zephyr i 1958-udgaven af Rallye Monte-Carlo fik i næsten 40 år lov til at stå som det bedste danske resultat i den franske klassiker.

100.000 tilskuere vandt den store sportsvognsklasse ved Djurgårdsløppet i Finland i 1953. Året efter var det imidlertid ved at gå grueligt galt i selvsamme vogn, da Nellemann slog en gigantisk saltomortale under det afsluttende handicap ved DM-stævnet på Amager Travbane. Nellemann blev smidt ud af bilen, og kun et mirakel gjorde at han ikke fik vognen over sig, men slap med brud på rygsøjle og begge håndled.

Allerede i 1949 havde Robert Nellemann sin første start i Rallye Monte Carlo, og den franske klassiker skulle sammen med det krævende Tour d'Europe blive hans yndlingsløb, idet han startede den henholdsvis 18 og 17 gange i dem. To gange præstere-

de han at blive nummer 10 generelt i Rallye Monte Carlo, og selv om hans første tiendeplads allerede kom i hans anden start med Peter Søby i 1950, er det tiendepladsen med Mogens Skarring i 1958, der huskes bedst. Det hænger dels sammen med at holdet tillige vandt den store standardvognklasse, dels med at fabrikshold allerede dengang var blevet en fast del af rallysporten. Placeringen sættes da også eftertrykkeligt i relief af, at det kun er mandskabet Henrik Lundgård/Freddy Pedersen, der siden har overgået denne placering! Tour d'Europe var datidens absolutte marathonsløb, og i 1964 ville Robert Nellemann og Jørgen Nielsen have vundet det 13.000 km lange løb, hvis ikke de havde sat værdifuld tid til ved at glemme rutebogen ved en kontrol. Resultatet blev dog en andenplads, som holdet året efter fulgte op med en tredjeplads.

*Djurgårdsløppet i Finland havde flere gange Robert Nellemanns deltagelse og i 1953 vandt han i det og med Allard J2 en af sine største sejre. To år tidligere gik det knap så godt. Efter at have holdt John Kværnströms Hudson bag sig måtte Nellemann udgå på grund af et møde med et vejtræ.*





Det var imidlertid i et helt andet rally, at Nellemann skrev sig ind i bilsportshistorien som første danske vinder af et internationalt rally. Sammen med Mogens Skarring vandt han i 1959 Niedersachsen Rally, og selv om løbstitlen i dag mest af alt leder tanken hen på et mindre rally i en tysk delstat, var der tale om endnu et mammutløb. Distancen var således næsten 6.000 km, og ruten gik fra München over Saloniki, Istanbul, Sofia og Klagenfurt til Hannover! I begyndelsen af tresserne gjorde Robert Nellemann comeback på de jordbaner hvor han var begyndt, idet han dels i sin gamle Silver Bird, dels i en Cooper Norton kørte buksebaggen af sine yngre kolleger. Sin aktive karriere sluttede han først som 60-årig, da han sammen med Jens Winther blev nummer fire i Tour d'Europe i 1977. Men da havde han også vundet 14 Danmarks-mesterskaber i bilsport og taget 100 førstepladser på såvel to som fire hjul.

Kun få af disse sejre blev sikret på Roskilde Ring, der i sine første år til gengæld blev næsten synonym med et andet af datidens store navne, Julius Voigt-Nielsen.

Ingeniøren fra Gentofte var dog begyndt i rallysporten, hvor han i 1950 debuterede i Rallye Monte Carlo, hvorefter der fulgte en række starter i bl.a. Tulpen Rally, Alpe Ralliet og det svenske Rally til Midnatssolen. Voigt-Nielsen var også med da Dansk Rally Club i 1954 afviklede den første danske rallyprøve, som han vandt.

Året forinden havde Julius Voigt-Nielsen haft sin første start på Ama-

ger Travbane i en Citroën 15, men da han året efter vendte tilbage til samme bane, var det bag rattet i en Porsche 356, som han vandt det første af sine ialt fem Danmarks-mesterskaber i. Lige så ofte som han kørte Porsche, stillede Voigt-Nielsen op i en Folkevognsboble, og med den vandt han utallige sejre, deriblandt i det allerførste løb der blev kørt på Roskilde Ring.

Det er dog fra halvtredsernes racersportsklasse, at Voigt-Nielsen huskes bedst. Klassen oprettedes herhjemme i 1956, og efter at have opnået et par sekundære placeringer i sin Porsche fik Voigt-Nielsen sit internationale gen-

nembrud ved De Internationale Efterårsløb i september, hvor han fik lov til at starte i Scuderia Palans Cooper T39 Climax. Samtlige fem heats vandt Voigt-Nielsen i stor stil ved at slå mærkefællerne Raymon Thackwell og Arthur Owen, de to Maserati-kørere André Loëns og Lex Beels og Peter Ashdowns Lotus 10. Året efter skiftede Scuderia Palan Cooper'en ud med en Porsche 550 Spyder 1500RS, og i den vandt Voigt-Nielsen sin vel nok største sejr, da han med fire heatsejre vandt Co-



*I sin hjemmebyggede Silver Bird med JAP-motor kørte Robert Nellemann utallige førstepladser og Danmarks-mesterskaber hjem i Formel 3, eller Midget-klassen, som det hed dengang.*

penhagen Cup på Roskilde Ring over Owens' fabriksanmeldte Cooper. Ved årets slutning blev Scuderia Palan opløst, men til alt held sprang Færch-fabrikkerne til og grundlagde Scuderia Long Lotus, hvor Voigt-Nielsen i de næste to år kørte en Lotus Eleven. I de 14 racersportsløb, som Voigt-Nielsen nåede at køre i topmateriel på Roskilde Ring, blev det til syv sejre og fire andenpladser, og med to undtagelser kom nederlagene kun når de udenlandske kørere gæstede banen.

Ironisk nok led Voigt-Nielsen netop disse nederlag til Arne Ditlevsen i de to eneste DM-løb for racersport som han nåede at køre, og det var kendetegende for hans karriere at heldet svigtede på de forkerte tidspunkter. Således måtte han og Pre-

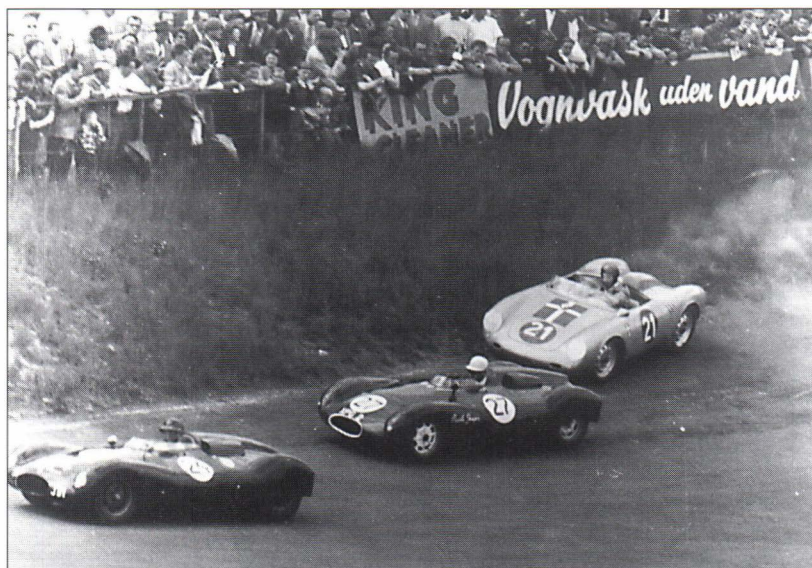
*Selv om det mest var bedrifterne på Roskilde Ring, der gjorde Julius Voigt-Nielsen kendt, indledte han sin motorsportskarriere i de store, internationale rallier. Her er han og makkeren Rudolf Rottbøll-Ørum i FIAT 1100 nået til vejs ende i Rallye Monte Carlo i 1954.*







Julius Voigt-Nielsen havde kun nogle ganske få starter i F3-klassen. Den første var ved juni-løbet på Roskilde Ring i 1956, hvor han (3) dystede mod bl.a. Curt Lincoln (19), der senere blev kendt som Jochen Rindts svigerfar.



Julius Voigt-Nielsen vandt sin største sejr ved Copenhagen Cup 1957 på Roskilde Ring, hvor han trods visse vanskeligheder i Scuderia Palans Porsche 550 Spyder 1500RS (21) formåede at passere både Arthur Owens og Ian Rabys Cooper T39-Climax'er.



I 1948 vandt Orla Knudsen den eftertragtede Gyldne Hjelme.

ben Andersen opgive at blive de første danskere i et VM-løb for sportsvogne, da deres Porsche Spyder brød sammen under træningen forud for Sveriges Grand Prix i Kristiansstad i 1957. Året efter kom Voigt-Nielsen dog på papiret i kamp med Stirling Moss ved Grand International på Roskilde Ring, for først svigtede hans lejede Jaguar D-Type under træningen, og mekanikken i hans reserve-Ferrari voldte ham problemer i løbet.

Med sin andenplads ved Copenhagen Cup i 1959 fik danskeren en henvendelse fra den britiske sportsvognsfabrik Elva, og efter at have testet dens fabriksracer med succes på Roskilde Ring skulle Voigt-Nielsen have sin debut i vognen på Brands Hatch. Men endnu en gang svigtede heldet, da Voigt-Nielsen forulykkede under træningen, hvorefter hans karriere med ét var omme. Godt nok stillede han op i enkelte økonomiløb, men ellers var det som delegeret ved løb, han fortsatte i bilsporten.

Samtidig med at Julius Voigt-Nielsen var topnavn, dukkede en anden kendt dansker op i racersportsklassen på Roskilde Ring. Det var Orla Knudsen, der i 1958 havde overtaget Arthur Owens' gamle Cooper T39 Climax. Men i det halvandet år, hvor han deltog i klassen, kunne han intet gøre mod overmagten, personificeret af Voigt-Nielsen. Efter en flot tredjeplads i et stærkt besat Copenhagen Cup i 1958 opnåede Orla Knudsen sit bedste resultat med en andenplads i et trøstheat sidst på sæsonen, og da chassiset brød sammen året efter, valgte Knudsen at stoppe karrieren, inden de middelmådige resultater ødelagde hans gode renommé.

Orla Knudsen blev nemlig med rette betegnet som en af efterkrigstidens bedste motorcykelkørere herhjemme. Han var begyndt som trialfører tilbage i 1934, og fire år senere vandt han sit første Danmarks-mesterskab på jordbane, og flere trial-mesterskaber fulgte. I 1949 blev han atter Danmarks-mester, denne gang i ekspertklassen, og året efter gennemførte han sammen med Åge Andersen da-





*De (uofficielle?) Monte Carlo rallyer for motorcykler med sidevogn var en barsk affære. Der var et par danske hold (det andet var Skjold P og Erhardt Fisker på Puch), og her er det Åge Andersen og Orla Knudsen på Jawa med mærkets importør, Erik Orth, mellem sig.*

tidens Rallye Monte Carlo for motorcykler med sidevogn.

Først i halvtredserne var Orla Knudsen de københavnske slaggebaners største navn, da han på en cykel der havde tilhørt Morian Hansen hørte til speedway-eliten på banerne i Gentofte og Gladsaxe. I Gentofte vandt han i en enkelt sæson to tredjedele af samtlige løb. I 1952 supplerede han en sølvmedalje i DM med sin allerstørste triumf, da han vandt Elektrolløbet, som på det tidspunkt var det største danske løb på tusindmeter jordbane for specialmaskiner, med deltagelse af Nordens bedste kørere.

I modsætning til både Robert Nellemann og Orla Knudsen forblev Erhardt Fisker sin karriere igennem tro mod de tohjulede racere (dog kørte han et Monte-Carlo-løb i bil sammen med Morian Hansen, og han deltog i talrige bulebilsløb (stock-car) på Amager Travbane og Gladsaxe Stadion. Red.).

Fisker begyndte karrieren ved som 20-årig at vinde begynderklassen ved



*Erhardt Fisker kører æresrunde et af de første efterkrigsår.*

et terrænløb ved Mølkjær Kro, hvor han tillige præsterede dagens næsthurtigste tid. Siden blev det til lidt mere end 75 sejre i den lange karriere, som kulminerede på JAP specialcykler, og som efter en periode med Puch sluttede med DKW. Specielt med de små, lette DKW motorcykler blev Erhardt Fisker et af navnene på Roskilde Ring, der

nærmest blev hans hjemmebane, da han specialiserede sig i at køre på asfaltbanen med de hævede sving. Ved flere lejligheder imponerede han på sin lille DKW i 500 cc klassen, og mange af de senere kørere havde også stor gavn af Erhardt Fiskers erfaring, når han øste ud af den som instruktør ved Ringens racerskole.





## Konkurrencen

Er det ikke et skønt billede? Det er taget i Danmark, men den store bil til venstre har svensk nummerplade. Vi skal have bilmærket. Den lille til højre har Deres Ærbødige ingen helt sikker idé om hvad er for en (derimod kan jeg udmærket sige hvad det *ikke* er). Den tilhørte med stor vished fotograf Th. Larsen, H.C. Ørstedesvej 10 på Frederiksberg, senere Gl. Kongevej 167. Billedet kan være taget med selvudløser så

den ene af de to gentlemen med knækflip og motorkasket er ham selv.

Vinderen findes ved lodtrækning - med mindre nogen er i stand til at overbevise os om hvilket mærke den lille vogn er. Så gør det nok udslaget.

Forslagene skal være hos Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk, senest den sidste i måneden. Præmien er stadig bogen om Fanø-løb og andre løb på Vestkysten.

Den enøjede konkurrencebil i aprilbladet var en amerikansk Saxon. Vinder og nærmere oplysninger kommer næste gang.

Og vinderen af konkurrencen i martsbladet blev ved lodtrækning Peter Lykkeberg, Lyngby. Bilen var som tidligere meddelt en Viking, og samtlige indkomne besvarelser var korrekte.

EMIL

## Daytona

### Specialtilbud: DKW 1000 SP Coupé 1962

dansk bil m. lave km. sorte nr. pl. Nysynet kr. 79.000.

<b>Aston Martin DB 4 Convertible</b> en af elleve m. Vantage Specifikationer.	1962	LHD	kr. 1.030.000
<b>Austin Healey 3000 Mk III</b> BRG, trådhjul, overdrive m.m.	1965	LHD	kr. 298.000
<b>Ferrari 348 Spyder</b> som fabriksny, rød, sort læder.	1994	LHD	kr. 1.295.000
<b>Jaguar XK 120 Roadster</b> sølv med blå læder, matching numbers.	1952	LHD	kr. 425.000
<b>Jaguar XK 140 Roadster SE</b> royalblue med rødt læder, match. numbers.	1956	LHD	kr. POA
<b>Jaguar Mk II 3,8 ltr.</b> manuel med overdrive og trådhjul.	1966	LHD	kr. 198.000

<b>Jaguar XJ6 4,2 ltr.</b> sølv, sorte nr. plader, 2 ejere.	1974	LHD	kr. 79.000
<b>Lotus Seven, serie 3</b> kørt 4000 efter totalrest., BRG + alu.	1968	RHD	kr. 210.000
<b>Lotus Elite Super 95</b> (en af 35 S 95) superb, Climax + 2F.	1962	RHD	kr. POA
<b>M.G. TF 1500</b> hvid, rødt læder, sorte nr. plader.	1954	LHD	kr. 210.000
<b>M.G. TD</b> cream-cracker, superbeksemplar.	1953	RHD	kr. 188.000
<b>M.G. A Roadstere (3)</b> flere farver, hør nærmere.	1957-60	LHD	kr. POA
<b>Mercedes Benz 220 SE Cabriolet</b> hvid med blå kaleche og blå læder.	1964	LHD	kr. 298.000

Strandvejen 34, 2900 Hellerup. Telefon 39204402 - 40432402 - 49139666.





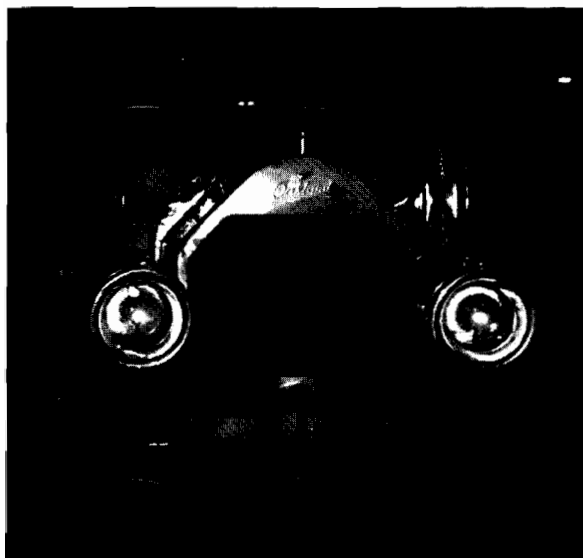
## Sjælden bil blandt stumperne

Af Gorm Albrechtsen

Det var noget af en godbid, den kendte veteranbilmand Viklit Graae Jørgensen fra Holte havde taget med til forårets Stumpemarked i Herning. Han har skabt en god tradition ved at møde frem med usædvanlige ting og køretøjer, og den hele bil blandt stumperne var denne gang en original Oakland fra 1911.

Bilen har i 30 år tilhørt en læge i Californien, og der er rigeligt med messing at pudse for en ny ejer af denne Gentleman's Roadster, som modellen blev kaldt. Den er udstyret med en 4-cyl. motor bygget op i to blokke uden aftagelig top, med 30 heste, kulissegearskift og skydehjuls-gearkasse samt læderkonus-kobling. Pris dengang ca. 1600 dollars. Pris på stumpemarkedet i Herning kr. 167.000. Det amerikanske bilmær-

*Den sjældne Oakland Gentleman's Roadster årgang 1911 - et orgie i messing*



ke eksisterede fra 1907 til 1932, hvor det smeltede sammen med Pontiac. Stumpemarkedet var præget af et lille fald i besøgstallet, der dog passede de 17.000, og det var forudset på grund af flytning af tidspunktet.

Til gengæld skulle efterårets stumpemarked i Herning den 23. oktober være på et mere gunstigt tidspunkt efter at være rykket tre uger frem i forhold til ellers.

### Bent Hoffmann

Vort mangeårige medlem Bent Hoffmann er gået bort, han blev kun 61 år.

Da vi sidst så ham komme til møde i Nivå på sin Ariel Square Four var han sit gamle jeg, som vi havde kendt ham i DVK i 35 år, men en ond sygdom fik tag i ham.

Bent var både til biler og motorcykler. Som ung sled han Europas veje i en Citroën 11 1947, hvormed han jagtede dele til sit første store restaureringsprojekt: genskabelsen af en Bugatti Type 40 fra 1926. Hans beretning om det kan læses i de gamle Bilhistorisk Tidsskrift nr. 5 og 6 i 1965. Jeg husker tydeligt da han kom ud til mig i Trørød for at give mig en prøvetur. Imidlertid flyttede Bent til Jylland og jeg tror nok at han efterhånden ærgrede sig over at have fulgt en engelsk mode og kortet Bugattiens chassis af, i hvert fald afhændede han den og koncentrerede sig om en Mercedes-

Benz. Den blev i tidens fylde afløst af en Jaguar XK 120 (se VT 266 side 25), og Bent flyttede tilbage til Københavns omegn. På det sidste var han desuden i gang med en BMW 327/28.

Bent Hoffmann var ingeniør og tilbød Motorhistorisk Samråd at deltage i arbejdet i Miljøudvalget. Han fulgte kyndigt med i de europæiske bestræbelser for at begrænse forureningen fra motorkøretøjer. For det redegjorde han særdeles vidende og detaljeret, men også lidt ironisk - med grundig besked til os om de tekniske finesser og økonomiske aspekter ved eftermontering af katalysatorer og politikernes muligheder for at lægge restriktioner for motorkørslen.

Bent kom ikke til at opleve hvor det bar hen, og vi i DVK vil savne ham som en god og entusiastisk klubkammerat.

EMIL

### Herluf Emil Fribo

Det er med beklagelse at erfare at Herluf „Luffe“ Emil Fribo, Klitrose Alle 14, Kastrop, ikke er til mere. Med mange års aktiv virken indenfor veteranbil-interessen blev han desværre ramt af sygdom de sidste mange år, som så indhentede livskraften til sidst. Vi vil aldrig glemme Luffes godhed og hjælpsomhed, ligeledes går mange varme tanker til Luffes kone Kis i denne svære tid. Æret være hans minde

A. Schmidt-Christensen  
Kongeåvej 42  
6600 Vejen





### Nyheder fra Peugeot Sektionen - løb og arrangementer 1999

Så skriver vi 1999 og vi er klar til at tage fat på endnu et år - det tredje med Peugeot Sektionen. Selvom vi endnu ikke har planlagt et selvstændigt Peugeot arrangement i 1999, er der mulighed for at få luftet klassikeren ved en række løb og træf, både herhjemme og i udlandet.

### Classic Autojumble på Gavnø

Indledningsvis vil vi foreslå, at I sætter på Classic Autojumble på Gavnø, som traditionelt er stedet, hvor der samles flest Peugeot-klassikere. Classic Autojumble finder sted søndag den 20. juni 1999 kl. 10-18. Information vedrørende tilmelding har været bragt i et tidligere nummer af Veteran Tidende. Sidste frist var 1. maj 1999. Yderligere information på telefon 32530126.

### International Peugeot Meeting (IPM)

IMP afvikles i 1999 i Thun i Schweiz. Arrangementet finder sted i dagene fra den 20. august til den 22. august 1999. Hvis der er interes-



se for at deltage, kan sektionen kontaktes for yderligere information.

### Norsk Peugeot Klubb, 10 år

Norsk Peugeot Klubb fejrer 10 års fødselsdag med et stort træf ved Hunderfossen ved Lillehammer den 22. - 24. maj 1999. Hvis der er interesse for at deltage, kan sektionen kontaktes for yderligere information.

### Peugeot 404 træf

Traditionen tro holdes for 11. gang Peugeot 404 træf i Frestedt/Dithmarschen. Arrangementet finder sted

lørdag den 15. maj 1999. Træffet starter kl. 13.00. Sektionen kan kontaktes for yderligere information.

Oversigt over løb og arrangementer i 1999 ajourføres løbende på vores hjemmeside. Hvis du endnu ikke har besøgt siden anbefaler vi, at du surfer en tur forbi på:

//home4.inet.tele.dk/a-hansen/pcdk. Du kan også finde siden via de forskellige søgemaskiner, blandt andet Jubii, Altavista og Kvasir.

*Claus Sonne Linnedal*



**Gratis**

ring og få tilsendt gratis prøve på MT-10 TM og test selv MT-10™'s enestående friktions-reducerende evne.

## Vær go' ved din bil

**Beskyt optimalt motor, gearkasse, differentiale, lejer m.m. mod slid og forlæng effektivt levetid.**

MT-10 behandler metallets overflade og nedsætter friktion og slid til det absolutte minimum.

Til nye såvel som slidte motorer, gearkasser, lejer m.m.

MT-10 kan redde dig for dyre reparationer eller effektivt forlænge levetid for dele der er svære eller umulige at skaffe.

Blandbar med så godt som alle olietyper i forhold 1:20 (5%).

Fås i f.eks. 250 ml nok til 5 liter olie. Vejl. pris 349,-

**Særligt tilbud til alle DVK medlemmer.  
250 ml spar kr. 84,- kun kr. 265,-**

ring og bestil  
32535922

MT-10™ er billigt i brug. En påfyldning holder op til 50.000 km.

Vil du vide mere? ring efter gratis brochure og læs om MT-10™ og de andre specialsmøreprodukter med MT-10™.

Steffen Frølich ApS Lindevej 6 2791 Dragør. 3253 5922  
e-mail: sfrolich@post6.tele.dk





## En lidt usædvanlig oplevelse

Artiklen af Peter Hass om Tatra type 11 og 12 i VT 272 fik mig til at mindes en episode fra vores ferie sidste år.

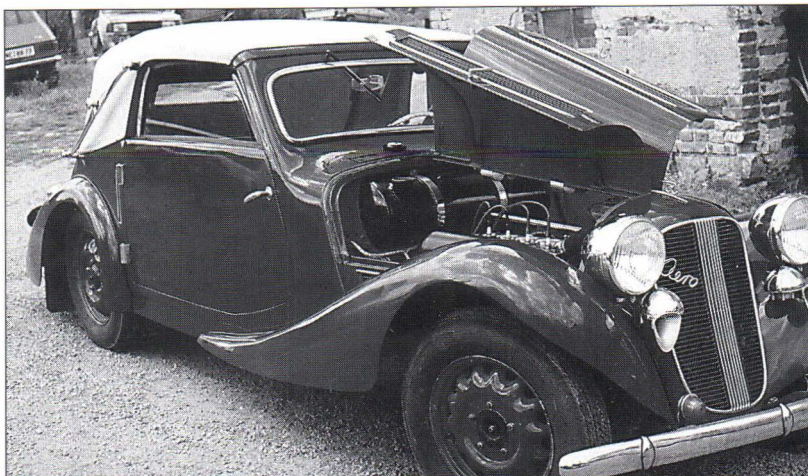
Vi holder meget af Prag her i huset, så hvis der er den mindste mulighed starter eller slutter vi vores ferie i „Den gyldne Stad“. Det var hvad der skete sommeren 98.

Da vi kom sydfra og kender vejen drejede vi væk fra hovedvejen et godt stykke fra byen og ville krydse os frem ad de små veje, men pludselig måtte vi standse, der havde ikke været nogen advarselstavler eller omkørselskilte, men man havde brudt en bro over en lille flod ned så vejen gik hertil og fortsatte såovre på den anden side.

Nu var gode råd dyre, der var to veje, en til højre og en til venstre, hvilken skulle vi vælge for at komme videre. Efter lidt diskussion blev vi enige om den til venstre, da den så mest trafikeret ud, så på med blinkeren og til venstre, men hurtigt viste det sig at den endte på en byggeplads, altså vende. Da vejen ikke var videre god måtte vi liste os af sted bl.a. forbi en bygning der lignede et værksted med porte og vi var næsten kommet forbi, da jeg i øjenkrogen så et par mænd der skubbede en lille åben tingest ud på gårdspladsen.

Min første tanke var, „ hvad laver en Citroën Traction Avant cabriolet hernede“ det må jeg hellere se lidt nærmere på, så ind til siden, i med bremsen, min kone kender efterhånden rumlen så hun tog det koldt og rolig og rakte mig fotografiapparatet næsten inden jeg havde fået bilen stoppet. Inde på gårdspladsen kunne jeg nu godt se det ikke var en Citroën men hvad var det så? Jeg spurgte om lov til at fotografere, det måtte jeg da gerne, den ene af mændene der viste sig at være mester selv, åbnede endda motorhjelmene så jeg bedre kunne få nogle gode billeder.

Det var virkelig en fin bil, nyrestaureret fra hæk til køler men navnet på køleren skulle jeg lede lidt i hukommelsen for at finde. Det var en Aero, bygget af den tjekkiske ingeniør Bratislav Novotny. De første modeller blev bygget med en lille 499 ccm



motor og med minimum af udstyr, bl.a. var elektrisk starter ikke standard men kunne købes og der var ligeledes ikke bremses på forhjulene. Senere blev bilen forbedret med bl.a. forhjulstræk og en 600 ccm motor, der senere blev erstattet med en på 998 ccm. Den sidste model, der blev bygget, havde 4 cylindre og var på 1997 ccm, den hed type 50, men herom senere. I begyndelsen af 30'erne gennemførte en Aero turen Prag-Brest-Prag-Hamburg-Prag, en strækning på 4900 km, på 184 timer og 35 minutter dvs med en gennemsnitshastighed på 26,6 km/t.

Men tilbage til gårdspladsen. Jeg gik et par gange rundt om bilen og roste den det var virkelig flot arbejde. Mester spurgte nu, om jeg var interesseret i gamle biler. Jeg kunne jo så fortælle ham at jeg var medlem af den danske veteranbil klub, så det var jeg. Jamen så ville han gerne vise mig noget og vi gik om i en baggård, der stod en samling ubestemmelig rustne vrag, men alligevel forrest en Opel Super Six som jeg fik forklaret var den næste, der skulle under behandling.

Nu blev der åbnet en port og inde i halvmørket stod endnu en Aero, fuldstændig magen til den udenfor, flot restaureret. Jeg var henne og føle lidt på den, desværre var der ingen lys i garagen og jeg havde ingen blitz på apparatet men prøvede alligevel, det skulle jeg ikke have gjort fandt jeg ud af senere. Da jeg havde beundret skønheden lidt, gik mester hen og trak et forhæng der delte garagen i to dele, væk og her inde bag gardi-

net, stod et lige så flot eksemplar af en Tatra type 11, lige så flot som da den forlod Nesseldorfer Werke. Igen et par gange rundt om bilen og så lige føle lidt på samlingerne og hjulkasserne, det var fint arbejde.

Nu åbnede min tjekkiske ven en dør der førte ind på værkstedet. Der stod to stk. Aero under restaurering, den ene var fra Østrig, den anden fra Tyskland, sendt hertil for at blive sat i stand. Man kunne også se på sven-dene på værkstedet, at det var arbejdede satte pris på, her blev intet overladt til tilfældighedeme, det var håndværksmæssigt en fryd for øjet. Der blev nu snakket gamle biler et godt stykke tid, og så måtte jeg vel se og komme videre, men nej jeg havde jo ikke set mesters egen bil endnu.

Nu over på den anden side af gårdspladsen et stykke hen mod privaten og her blev endnu en port åbnet. Der stod den, mesters egen, en Aero type 50, en bil der virkelig var blevet kælet for. Den blev nu skubbet ud for at blive fotograferet og så kom virkelig dagens nedtur, der var ikke flere billeder på filmen, så føler man sig lidt dum, men jeg har stadig billedet på min nethinde. Tilbage i camperen havde min kone tålmodig ventet, hun kender mine svagheder bedre end jeg selv, så hun havde lavet sig en kop kaffe og gav sig til at læse.

Vi fandt frem til vores campingplads og havde et par gode dage som afslutning på ferien og for mig i hvert fald en god oplevelse rigere.

Hans Jørgen Balleby





## Blaahøj Kalder

*Søndag den 6. juni 1999 inviterer det vestjyske DVK medlem  
Vagn Nissen, Blaahøj, til garagetræf og veteranmøde.*

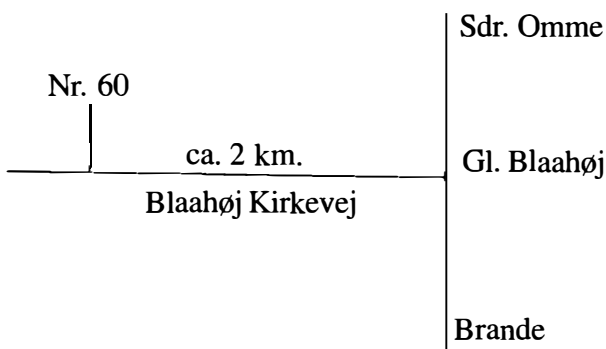
Ankomst kl. 13.30.

Senere på dagen ca. kl. 17.30 serveres helstegt hjort á kr. 50,- pr. kuvert.  
Drikkevarer er gratis.

Mød talstærkt op, gerne i gammel bil/motorcykel, dog ingen betingelse.  
Tilmelding nødvendig, helst en uge før, til:

**Vagn Nissen • Blaahøj Kirkevej 60 • tlf.: 75 34 51 81**

**Sådan finder du stedet:**



## Åbent hus

Da jeg er ved at være færdig med at bygge nyt efter brand, vil det glæde mig, hvis folk fra klubben vil kigge ud

**lørdag den 15. maj fra kl. 9.30.**

I den forbindelse har jeg et skur med dele fra 50'er og 60'er biler, der skal rives ned. Kom og kig, måske er der lige en del du kan bruge. Vi gir'en bid brød og kaffe/øl.

*Med venlig hilsen  
Ove H. Iversen, Refshøjvej 49, Vesterhede  
7250 Hejnsvig  
Tlf. 75339321*





BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA

BSA

## Invitation til de gamle biler.

BSA

BSA

Da jeg - Æ 1864 - fylder 60 år d. 13-6-99 og har en kammerat Morris B E, der også bliver 60 år + en MG A, der bliver 40 år i denne sommer, har min familie besluttet, at der skal være "kaffe-mik" i haven d. 13-6-99 fra klokken 13.00 på Mommarkvej 224 i Majbøl. Jeg vil glæde mig til at se dig.

BSA

BSA

Du må gerne tage din familie med.

BSA

BSA

M.v.h.

BSA

BSA

B.S.A. Scout 1939

BSA

BSA

Alice og Lars-Hugo Kristiansen

BSA

Tlf. 7441 5420



BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA BSA

## Store motordag Lørdag den 12. juni

holder Rødvig Skibsmotormuseum sin årlige sommerfest med gæstestillere o.s.v. I den anledning har vi arrangeret en lille udflugt som afsluttes med besøg på museet.

Turen, som altså foregår lørdag den 12. juni, begynder i Rønnede, vi mødes på parkeringspladsen, hvor Næstvedvej krydser Sydmotorvejen (frakørsel 37). Turen har en længde af ca. 50 km og går gennem det smukke østsjællandske landskab til Stevns. Undervejs passerer vi 7 af egnens kendte slotte og herregårde og vi kører til Højerup ved Stevns Klint.

På græsplænen foran Højerup gamle kirke spiser vi vores madpakke, eller man kan besøge den gamle kro som også ligger der, kromanden serverer fint smørrebrød til landpriser.

Ved kroen er der lejlighed til at bese en lille legetøjsudstilling arrangeret af lokale samlere, og klokken 13.00 kører vi til Rødvig, hvor vi besøger Motormuseet og turen er slut.

Alle er velkomne til at deltage med deres gamle køretøj, det være sig bil eller motorcykel, og vi starter fra Rønnede kl. 10.00. Kom i god tid senest kl. 9.30 og medbring selv kaffe o.s.v.

Tilmelding til Knud Marker inden den første juni på tlf. 56313965.





# STEVNS-LØBET



Diøns Club  
Stevns

## Lørdag den 7. august 1999

**Program:**

- 9.00-9.30 Ankomst til pladsen foran Rådhuset i St. Heddinge  
Der serveres morgenkaffe m.v.
- 10.30 Køretøjerne starter, kører gennem byen og en tur gennem den smukke Stevnske natur, hvor der vil være indlagt nogle spændende opgaver. Vi kommer tilbage til St. Heddinge, hvor der bydes på en let frokost (max. 2 pr. køretøj) samt præmieuddeling.

Løbet er åbent for max. 35 køretøjer, der skal være mindst 30-35 år gamle (kørsel med prøveplader efter reglerne).

Tilmelding inden den 1.7.1999  
Vedlagt kr. 50,- pr. køretøj

### Stevns-løbet lørdag den 7. august 1999

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr./by: .....

Køretøj: ..... Mærke: ..... År: .....

Deltagerantal: ..... Betaling kr. ....

sendes til:  
Hans Peter Nielsen  
Stationsvej 5, 4672 Klippinge  
Tlf. 56578093 efter kl. 18.00

**STUMPEMARKED**  
**GRUNDLOVSDAGEN**  
Lørdag den 5 juni Kl. 9 - 16.

Stort øfteit  
med underholdning

**BILER**  
**MOTORCYKLER**  
**KNALLERTER**  
**TRAKTORER**

VETERAN  
udstilling

**NISSERINGEN**  
møllen Næstved & Rønnede.  
oplysninger på Tlf. 55.722121 eller 55.723738





## KØB - SALG - BYTTE



### Biler sælges

**Ford A pick-up**, restaureret. nusynet motor, renoveret.  
Henning Larsen, tlf. 64791994.

**Studebaker Champion Business Coupé** 1951. 6 cyl. 2 personer. Noget udover det sædvanlige. Kalder på omgivelsernes venlige deltagelse. Dansk indregistreret og med trækkrog. Importeret fra Californien og derfor uden rust. Kr. 98.000.

**Studebaker Champion 4-dørs Sedan**. 1954. 6 cyl. Den berømte flade Raymond Loewy model. Har altid været dansk, men er p.t. ikke indregistreret. Kr. 67.500.

**Triumph TR 4**. 1963. Totalt opsat til race, men aldrig skadet af betydning. Dobbelte Webere. Motor tunet til stormfulde højder. Velegnet til historisk race, men nok for rå til at køre til bageren efter morgenbrød i. Kr. 98.000,-. Tlf. før/efter kl. 17.00: 32 578250 / 32 587872.

**Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967** (tidlig, sjældent model), rød, ej helt komplet, skal synes, kr. 3.500, eller højeste bud.

**Opel Kadett Coupé 1964**, chamonixhvid, ren. fra a-z, sidst synet okt. 97. nu kun 26.000, eller højeste bud.

**Opel Kadett Coupé 1966**, (den med de smalle baglygter), rød, skal synes, kr. 3.000, eller højeste bud.  
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

**BMW 3,0 SI 1973**. Servostyring, letmetalfølge, soltag, læderindtræk, god stand, kører dagligt. Mange reservedele medfølger, skal synes. Jørgen Rosenberg, tlf. 55388555.

**SAAB 99 GL, 1981/1982**, 5-gear H-motor, træk, rød m. alufølge, velholdt, nem at syne, kr. 7.500.  
Carsten Jørgensen, tlf. 46499360.

**Volvo Amazon 122S årg. 1962**. Hvid 4-dørs. Sorte nr. plader. Over-drive. Meget velholdt. Nysynet. Pris kr. 42.000,-  
Ole Callesen 74561611

**Ford-Fairlane 500 Skyline 1958**, synet og indregistreret og i orden, meget fin bil, V8, kr. 150.000.  
Henv. tlf. 64841449.

**Opel Olympia 1952**, 28.000 km, helt original, nysynet, sorte plader, kr. 30.000.  
Thomas Kring, tlf. 75866084/40332915.

**Ford Fairlane 500 XL 2 dr. HT, 1966**. Hvid med rødt indtræk, 289 cui V8, ch aut., sorte plader, flot bil, sælges synet.  
René Hagemann, tlf. 35437080 eft. 18.00.

**Chevrolet Chevelle Malibu 1969**, 4-dørs sedan. Velholdt og kører fint med 6 cyl. række-motor 2,5 ltr. Kr. 50.000.  
Philip L. Højer, tlf. 74651150/46788185.

**Ford Taunus 1971 V6 2000**. Nul rust, kører perfekt, 2 ejere. Sorte plader, nødvendig renovation kun kosmetisk. Evt. ekstra motor. Er under renovation.  
Tom Jørgensen, tlf. 38797906.

**Fiat X 1/9, rød årg. 1978**, 1,5 ltr. Totalrenoveret for kr. 80.000 gennem de sidste fire år. Nysynet, FDM testet, nye dæk, kr. 75.000.  
Søren Robenhagen, tlf. 33259832.

**Ford V8 kranbil 1940**. Dansk bygget hos SI-MO, pris kr. 29.000.  
Kim Ketilsøe, tlf. 20834017.

**Mercedes 220 SE Coupé 1964**, 120 hk. Totalt restaureret, bl.a. ny lakering, ny læderstue, bremses, indsprøjtning, udstødning, affjedring,

dæk m.v. Fremtræder utroligt flot, kr. 99.900 + lille 35-års afgift.

**R 10 1300 ccm 1972**, 88.000 km. Starter og kører med en masse nye/brugte dele: skærme, baglygter, lygter, forbro, sæder, paneler, pæn og regulær. Kr. 3.900.

**Alpine 110 og Alpine 310** findes på bestilling.  
Kristen Korsgaard, tlf. 86486968.

**Ford Consul Mrk II 1957**. Sort med flot krom, originalt, velkørende pragteksemplar, orig. sorte plader H.b.o. kr. 28.000. Evt. nysynet.  
Henv. tlf. 97732299/86167526.

**Mercedes 280 SL 1983**, 1 ejer, 110.000 km, kalleche og H-top. Lædersæder, aut.-gear, ABS bremses, el-vinduer, alufølge. Fremstår og kører fejlfrit. Kr. 225.000 (incl. afgift kr. 360.000).  
Jens Høstrup, tlf. 75665898.

**Triumph TR 3, 1959**. California import (San Francisco). Rustfri, står som „lige ud ad landevejen“ restaurering. Motor kører godt, med god olietryk. Nye bremses, pris kr. 55.000.  
Lars Koppel, tlf. 86173740.  
Svein Tønsager, tlf. 86191610/86120015  
e-mail: svein.toensager@a-aarhus.dk.

**Opel Rekord C Coupé 1971**. Kører perfekt, grøn, 92.000 km, lev. nysynet, kr. 22.800.  
Ford Consul mrk. II 1957, utroligt velholdt, velkørende, sort m. originalt krom og nr. plader, synsfrit træk, nysynet, kr. 28.000.  
Henv. tlf. 97571511/97732299.

**Morris 8E roadster 1939**, 2 pers. åben, en sjælden model, komplet, færdig renoveret bortset fra indtræk, sælges billigt.  
J. Clemmensen, tlf. 32520306.

**Opel Manta A mod. 1970**, gennem rest. fra a-z og nysynet, står som original i blå, kr. 20.000.  
O.H. Iversen, tlf. 75339321.

**Jaguar XJ 6 serie 1 årg. 1972**, 4,2 ltr. aut. Hvid med blå læderindtræk, bilen er renoveret og malet i 1997.  
Motor og gearkasse serie III km 70.000 eller original, nusynet, kr. 64.000.  
Henv. tlf. 43526868.

**M.G. Midget 1976**. US bil uden afgift, der er tale om en kernesund bil, der er ikke - og har ikke været - rust i bilen nogen steder, pris kr. 26.500.  
Lars-Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.

**Austin Mini Cooper S mrk III 1971**. God stand, nysynet, kr. 60.000

**Chevrolet Impala 2-dørs hardtop coupé 1968** V8. Fin stand, eneste eks. i DK. Historie, nysynet, kr. 75.000.

**Porsche 914 1972**. Concour stand 50.000 miles + afgift, ca. 20.000. Kr. 68.000.  
Christian, tlf. 38744379/20414380.

**Folkvogn (Boble) 1973** sælges. Pæn stand men skal synes, mange nye reservedele medfølger. Afhentningstilbud kr. 5.000.  
Henv. tlf. 38712100.

**VW Boble 1968** m. sorte nr. plader, orig. rødt indtræk, usynet, kører dagligt, kontant kr. 10.000.  
Henv. tlf. 43963243.

**Alfa Romeo Junior 1975**, rød, med sort læderindtræk, ingen rust.  
Susan Rabcn Rasmussen, tlf. 44641480.

**Triumph 2000 Mk I 1969**, hvid. Lædersæder, ny køler, bremses, motorservice, nysynet, kører perfekt. Kr. 15.000

**VW 1200 1956**, nye dele for 20.000, mangler færdiggørelse, kr. 5.000 leveret.  
H. Reinhard-Hansen, tlf. 59306505/40501808.

**Volvo Amazon 121 årg. 1970** som ny, med træk, nysynet, pris kr. 45.000.  
Henv. tlf. 74529080.

**Ford Consul, Mark II 1962 til salg**. Indregistreret på sorte plader, synet 23.6.1997. Koksgrå. rødt indtræk, ratgear, panoramavindue m.m. Kører jævnligt, lille kilometertal, godt 50.000 km. Fin. original stand. Kr. 28.000. Kom og få en tur.  
Bøje Larsen, tlf. 46420201.

**M.G. TF 1954**, original stand, kører godt. Ingen rust, trådhjul, DK-plader.  
Per Lauritsen, tlf. 86927657.

**Lotus Seven S2, 1962**. Bilen er renoveret med mange nye dele og er med GT gearkasse og 105E motor. Der udestår kun udvendig maling, eller alu-paneler, som følger med. Leveres synet og indregistreret på DK-plader. Pris kr. 130.000. Forhør venligst på  
Tlf. 75531580/20762936.

**Chevrolet 2-dørs sedan årg. 1927**, 4 cyl. med trådhjul, lev. nysynet, kr. 55.000.  
Flemming Johansen, tlf. 65331181.

**Alfa Romeo Sprint 1,5 QV årg. 1984**. Sølvgrå, synet i foråret 1998. Orig. Ronal følge. Fire vinterhjul og ekstra bagklap medfølger. Bilen er jævnlgt motortrimmet hos Gerhard, Slagelse Auto og Elektro. Bilen har stået i garage det sidste års tid, grundet køb af ny bil. Pris kr. 19.000.  
Christian Restorff-Liliegren, tlf. aften 35838157.

**Mercury Comet Convertible 1963**. Hvid med sort el-kalleche. Rødt/hvidt indtræk. 289 V8 motor og automatgear. Bilen er flot og i god brugsstand. Skal ikke synes. Pris kr. 75.000, eller bud.  
Henv. tlf. 40538764.

**M.G. A roadster 1500/1957** rød med trådhjul. Totalrenoveret og fornyet med ekstraudstyr: tåglygter, elektronisk tænding, trærat, udvendigt reservehjul, nye sæder etc. + reservedele, donkraft og vinterdækken. Kr. 175.000.  
Erik Gyldenkrone-Rysensteen, tlf. 45890431.

**Ford Cortina 1,6 aut. 1976**, mekanisk god stand, 4 gode dæk, sælges for kr. 1.500.  
Henv. tlf. 65310011/65315057.

**Austin Seven 1933**, bordeaux/sort, synet 06.05.86, pæn stand. Tilbud ønskes.  
Henv. tlf. 43994045.

**VW 1200 årgang 1962**, skal synes, kører fint, original farve golfblå. Monteret med Eberspächer varmeapparat, skærme har været sandblæst og metalliseret da vognen blev malet i 1993. Er indreg. (hvide plader) men afmeldes ved salg. Lidt rust i bunden. Pris kr. 5.000.  
Anders Thue Andersen, tlf 45818501.

**Alpine 310 V6 1978**, virkelig velholdt og original stand. Ægte fransk klassiker, der kun har kørt 80.000 km, med 5-trins gearkasse, læderstue m.v. Kr. 109.000, incl. afgift.  
Kr. Korsgaard, tlf/fax 86486968.

**Lotus Europa TC 1972**. BR 6 delvist adskilt, mange nye dele, DK bil. Kr. 69.900  
**Lotus Cortina mk II 1968**. BR 6 LHD. adskilt til maler, 100% orig. u. afgift, kr. 39.900.  
Henv. tlf. 46755868/ arb: 46323747.

**Morris Minor pick-up 1960**. Orig. og intakt mellemlad. 72.000 km fra ny. 3 ejere, kendt historie, kører godt. Velholdt, meget lidt rust. Skal sælges p.g.a. pladsmangel. Prisinde kr. 35.000, ring og byd.

**Morris Minor 1000 Super årgang 1970**.





**Mørkegrøn.** Originalt 37.000 km fra ny. Meget velholdt, skal sælges p.gr.a. pladsmangel. Prisinde kr. 35.000, ring og byd. Henv. Niels, tlf. 48362266.

**Peugeot 304 S cabriolet årg. 1974.** Bilen har mange nye dele, bl.a. ny forrude, forlygter, bremseslanger, bremseskiver, bremseskalibrer, bremseslanger, div. pakninger/manchetter, forbro/styretøj er sandblæst, malet/samlet og monteret, 4 gode dæk på sandblæst/lakerede fælge, alt rustarbejde er lavet, 2 nye forskærme (er monteret), ny kaleche m.m. Bilen er rullende. Bilen mangler følgende for at blive køreklar: lakering, interiør arbejde, lettere bremsjob, mont. af udstødning, montering af motor (er ilagt og renoveret), m.m. Ring for nærmere info. Kostpris kr. 50.000. Prisinde kr. 25.000. Peter Skånstrøm, tlf. 35265070.

**Mercedes 230 SL 1963.** 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinyl interiør, nyrenoveret og indregistreret. Salgspris kr. 199.000.

**Mercedes Benz 230 roadster, jan. 1964.** Europæisk model m. man. gear, 150 hk, 6 cylindre, rød, hardtop, ny softtop, servo, kører godt, skal synes (ca. 40.000 til pladearbejde). Afgift kr. 30.000. Uden afgift kr. 89.000, eller bud.

**Ferrari 308 GT4, 1976,** 255 hk, rød, imp. fra D i 1988, 1 ejer, ikke kørt fast i DK, ej skadet, pænt orig. læderinteriør, A/C, el-udstyr, nye orig. dæk, ny undervognsjust., ny motorjust., ny starter m.v., meget flot og orig. Incl. told/moms, excl. afgift, pris kr. 175.000. Morten Strømsted, tlf. 20123277.

**Biler købes**

**Ford Zephyr Six Mk I årg. 1951-55,** i god restaureret stand med papirer. Henv. tlf. 74846540.

**Dele til biler sælges**

Motorer: **Austin 12 ca. 1938** 4 cyl. sideventil. m./vandpumpe.

**BMW 2 cyl. bil. VW 1200. Opel 1952 & 1955.** Henv. tlf. 75132852/2073216052, Fax 75133052.

**Datsun 100A 2 stk.** fine bagerste bærearmer med bremses, kr. 400. Ove H. Iversen, tlf. 75339321.

**Chevrolet 1957 NOS** forskærmliste.

**Chevrolet 1954** kofangerhorn.

**Chevrolet 1953** grillbeskytter NOS.

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

Til div. **Audi 100 1.9:** 1 nyt Fram luftfilter. kr. 100.

Til **Citroën 2 CV 4+6:** nye luftfiltere kr. 50 pr. stk.

Til **AMI 6+8:** nye do kr. 50 pr. stk.

Til **Simca 1301/1501:** 2 stk. nye Fram luftfiltere kr. 50 pr. stk.

Til **Renault 4:** 1 sæt nye Danblock forhjulsbelægninger kr. 75, nye Lautrette luftfiltere kr. 50 pr. stk.

Til **Peugeot 403 Diesel:** 3 nye oliefiltere kr. 50 pr. stk.

Til **Datsun 1000 1968:** 2 nye dørpaneler kr. 100 pr. stk. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

**Ford B Tudor sedan 1932,** amerikansk model, splinterny forruderamme sælges.

Div. mindre reservedele til **Ford 1930-1960,** originale dele ubrugte.

Mange **Ford Y** dele.

Evt. bytte til Ford B-dele.

P. Lilienskjold, tlf. 98432738.

**Ford Y 5 stk.** hjul 4,50x17 med eder, kr. 500  
**Ford A** rundt speedometer med instrumentbrædt. Flemming Johansen, tlf. 65331181.

**Reservevedele og værktøj** til forskellige biler sælges. Henv. tlf. 62591488.

Dele fra fransk bil fra 1927: chassissramme, 3 døre, 3 træhjul, 1 træværktøjskasse + et sæt papirer. Prisinde kr. 1.000.

Dele fra Ford Transit Diesel 1965-77: diesel motor, bagtøj, gearkasse, kardan, ca. kr. 6.000.

Volvo 210: højre skærmkant orig, 1 stk. parabol kr. 550.

Morris Mascot 1968, ny vandpumpe kr. 350. Henv. tlf. aften 46138254.

N.O.S. forskærm til **Ford V8 ca. 1937/38.** 60 hk - 2 stk. N.O.S. trinbrædder **Chevrolet 1930.** Motorhorn 6V.

Viklit Graae Jørgensen, tlf. 45425268.

**Studebaker:** ca. 1952-55 gearkasse og topstykke til 6 cyl., sideventilet, - Champ. eller lign.

**Pirelli Centurato** 165x15 til **Volvo -MB-A-Peugeot** m.v., 70-100% slidbane.

**Fiat 509:** motorer, gearkasse, bagtøj, fortøj, chassissramme, forlygter uden rem og glas, keleche-stativ til **Spider 26-29** (Fiat 509 og 509A).

**Fiat 518-19-20-22:** fine forlygter malede og forkromede typer samt stålartillirihjul 18" 5 huller sandblæst og grundede, som nye, 2 passagervindspejle, danske fabrikater 3 fløjet til alle åbne 4 pers.

**Borgward Isabella:** 2 forlygteglas m. rem, den ene med parabol, baglygteglas, bremselæg for og bag.

**Fiat 500:** 1948 og fremad, ny lydpotte samt instrument med olietryk- og benzinnåler.

**Kuffert,** træ, meget fin/m. lærred og bøjler, ca. 70x70x45.

**Austin Cambridge:** instrumentpanel m. speedo/triptæller/gasolie/temp.olietryk- og ladelampe.

**Peugeot 403-404:** ny fælg med nyt 15" Michilin X dæk.

Gammel karburator: mrk. L Viel form. fransk, manifoldhulmål: 24,5 mm komplet.

**Kølerfigurer:** Peugeot 50'erne, Studebaker 48-49, Ford 50'erne (jetjager), Opel Kapitän ca. 38 Vauxhall 48-53, Ford V8 1938-40.

**Magneti Marelli** horn med 20 cm tragt.

**Delco Remy:** 2 dynamoer og en startmotor 6 volt evt. til Chevy og lign.

Ole Hübbe, tlf. 75944801.

**Dele til biler købes**

Til **Mercedes 190 SL** Bosch forlygter nr. 4419 (nr. står i glasset) VDO speedometer med 210 på viseren.

Henv. tlf. 75132852/2073216052, fax. 75133052.

Til **Volvo P1800** købes sorte forsæder. Originalt rat. Kofangerjern til gl. type. Diverse dele til samme model.

Ole Callesen 74561611

Til **Amazon Herregårdsvogn:** håndtag med lås og nøgle til bagklap. Kofangerhorn til bagkofanger, tagbagagebærer.

Martin Jensen, tlf. 75912427.

**VW type I:** 6 volt radio m/hvide knapper + kromantenne, kromhjulkapsler.

Jan Martinsen, tlf. 62205266.

**Ford B Tudor Sedan** forruderamme komplet købes, dansk model 1932.

P. Lilienskjold, tlf. 98432738.

Til **Ford Zephyr Mk I** cabriolet købes div. dele, alt har interesse.

Henv. tlf. 74846540.

**MC'er sælges**

**DKW 125 ccm årg. 1954,** med nr. plade og instruktionsbog. Pris kr. 5.500.

**Ziindapp Bella scooter årg. 1954,** sidst synet 1993, ikke kørt siden, med instruktionsbog, pris kr. 5.500. Henv. tlf. 74529080.

**Norton 500 ccm årg. 1952,** flot og velholdt, model nr. 7, farve: sølv/sort, prisinde kr. 45.000. Jacob Gerdes, tlf. 40812329.

**Nimbus 1934** sælges, synet 1998. Leif Nielsen, tlf. 86226898.

**BMW R 25/2 årg. 1953,** meget pæn, nysynet, kr. 28.000. A. Bonde, tlf. 74628480.

**NSU samling** udbydes til salg: **Super Max, Super Fox, Fox 2-takt, Quickly, Sport Prinz (bil).** Samtlige køretøjer fremstår 100% originale og toprestaurerede med DK papirer. Fast pris kr. 150.000. Jens Høstrup, tlf. 75665898.

**Knallerter BFC 1954** med kobling 1956 med vridgear begge urestaurerede. Henv. tlf. 75132852/2073216052, Fax 75133052.

**Calthorpe Ivory 350 ccm 1929** meget fin stand, gl. danske reg. papirer.

**Gillet 1924** 300 remtrækker, urestaureret, komplet pånær lydpotte.

**Nimbus 1950** i komplet urestaureret tilstand med papirer.

**Vespa Gran Lux 1964,** DK papirer, enkelt-sædet, reservehjul.

Henv. tlf. 65314152.

**Dele til MC sælges**

MC kåbe halvmodel fra **BMW/Honda** kr. 550.

**MZ 150** forhjul uden dæk, kr. 150.

Henv. tlf. aften 46138254.

**Scooter: ISO Milano (Lambretta)** til reservedele.

Henv. tlf. 75132852/2073216052,

fax. 75133052.

2stk. 18" vultsfælg. 2 stk. 19" vultsfælg samt 2 stk. 18" kantrådsfælg.

**Harley:** 250 ccm komplet karburator.

**Splittdorf** serie S Magnet til 2 cyl. super fin stand (amerikansk MC'er).

Dynamo m. kileremstræk.

Bosch dåserforlygte kuglebespænding, 13,5 cm i diameter.

Horn med kort tragt + ekstra løs tragt 6v.

Ole Hübbe, tlf. 75944801.

**Diverse**

Sælges **Campingvogn MKP Grandesse 75.** Palisander møbler, luftvarme, sorte plader, god til veterankørsel. Pris kr. 12.500.

Egon Schou Jensen, tlf. 47177113.

Sælges: 1 sæt gl. **lædertasker** til motorcykel. Klassisk model 1 stort rum + 1 lille. Kraftigt kernelæder, gamle.

Henv. tlf. 65314152.

Sælges: Originale **emaljeskilte** „Shell“ ca. 1932 og „De danske Spritfabrikker“ 1935.

Næsten komplet **Falck-station** med 3 køretøjer, mangler lidt hjul m.v. (jernhjul). Schuco „Kommando Anno 2000“ **fantasi-modelbil fra 1935-38** (mangler et hjul) ellers fin stand.

**Sadolin maling** fra 1925 i orig. dåser. Malingen OK i forskellige farver. Meget dekorative dåser med hank.

Ole Hübbe, tlf. 75944801.





Celluloselak købes: cobaltblau, Imperialblå eller Anchor blue og sort. Sadolin eller andet mærke.  
Ole Hübbe, tlf. 75944801.

**Steyer 220.**

Der findes mig bekendt en Steyer 220 i Danmark, Mackeprang ejede denne type i urestaureret stand.

Den ny ejer opfordres til at tage kontakt til mig, da der er nogle interessante muligheder for at få bilen restaureret og fremskaffe reservedele til denne meget sjældne Steyer.

Ib Jensen, tlf. 43994762, fax. 43993562.

**Automobilia**

Ivares autoreparationer „Personbiler fra 60 til 72“ (4 store bind).

Ole Hübbe, tlf. 75944801.

**Klassisk Bil & MC årg. 1995-96-97** pr. årg. kr. 75 eller kr. 200 for det hele.

**Popular Hot Rod Magazine (USA)** 4 årg. 1995-96-97-98, pr. årg. kr. 75, eller kr. 250 for det hele.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

**Automobilets Historie og dets Mænd, 3 bind, Dansk Godstrafik med Auto 1937.**

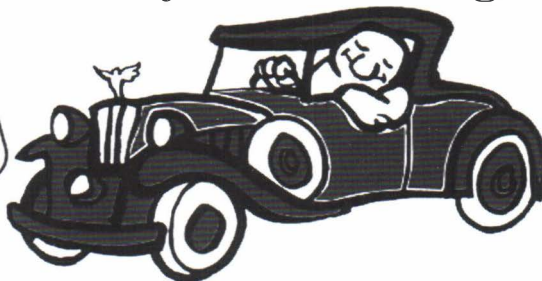
Viklit Graae Jørgensen, tlf. 45425268.

**Sport Auto** fransk månedsblad fra september 1988 til august 1995 komplet i god stand (i alt 72 numre). **Auto, Motor & Sport** tysk 14-dages blad komplet årgange 1979, 1980 og 1981 i god stand (i alt 79 numre).

Morten Alstrup, tlf./fax 86224411.

# 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



# PLEJ OG BESKYT



## SONAX XXTREME

er nyudviklet med specielt sigte på markant bedre resultat for gør-det-selv produkter, især langtidsbeskyttelsen, høj glans og evnen til at fjerne fine vaskeridser. Bedst mulig effekt med mindst mulig indsats...

**LETTERE KAN DET IKKE VÆRE !**



SONAX produkterne finder du hos:  
 VW, Audi, Seat, Citroën, Mitsubishi, Metax, HydroTexaco  
 og CD-Cardic bilistbutikker, Bauhaus m.fl.  
 Nærmeste forhandler på 70 200 250 eller [www.sonax.dk](http://www.sonax.dk)  
 hvor du også kan se det komplette SONAX produktprogram,  
 og få svar på spørgsmål om bilerpleje og meget mere.



XXtreme Wax 1	kr 149,95
Polish+Wax 2	kr 149,95
Polish+Wax 3	kr 149,95
GlansShampoo	kr 56,95
LakRens	kr 67,95
Polish&Wax	kr 82,95
HardWax	kr 82,95

SONAX Car Care er en komplet produktlinie til pleje og beskyttelse af din bil og campingvogn m.v.

**SONAX**® Car Care