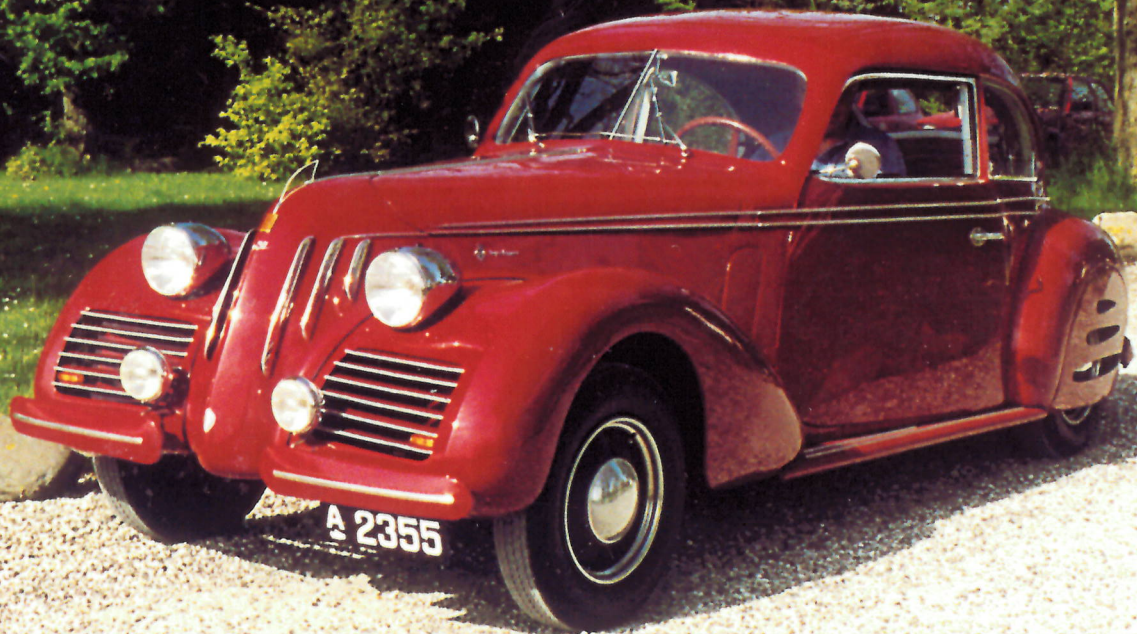


Medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub

# VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 276 - Juni 1999 - 29. Årgang



**Dansk Veteranbil Klub**

Gl. Strandvej 20,  
2990 Nivå  
Klubsekretær: Dorthe Thies  
Telefon 4914 5906  
Telefax hele døgnet: 4914 1114  
Giro: 600-4253  
Kontortid dagl. kl. 8-14  
Telefontid kl. 10-12

**Bestyrelsen****Formand**

Steffen Jørgensen  
Per Bjørnsvej 3  
3100 Hornbæk - 4970 0872  
Fax: 4970 0873  
e-mail: SandS@ibm.net

**Næstformand**

Tom B. Jensen  
Holme Møllevej 21, st. tv.  
8260 Viby J - 8614 0635  
E-mail: t\_jensen@post6.tele.dk

**Sekretær**

Jørgen Stets  
Kongevejen 77  
2800 Lyngby - 4585 9006

**Kasserer**

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

**Registre & sektioner**

Peter Løvstrøm Sørensen  
Enghavevej 131, Gårslev  
7080 Børkop

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

Søren Bagge  
Ole Bruuns Vej 3 A  
2920 Charlottenlund - 3963 7112

**Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm**

Ole Poulsen  
Pogemosevej 10, Radsted  
4990 Saksøbing - 5470 0358

**Fyn**

René Dalager  
Nyborgvej 37  
5853 Ørbæk - 6533 1690

**Sønderjylland**

Frits B. Johansen  
Sjellerupvej 48  
6430 Nordborg - 7445 9450

**Øst- Vest- og Nordjylland**

Tom B. Jensen  
Holme Møllevej 21, st. tv.  
8260 Viby J. - 8614 0635  
E-mail: t\_jensen@post6.tele.dk

**Forsikringsforhold**

Jørgen Behrendt  
Klintsøvej 8  
2665 Vallensbæk - 4353 5503

**Registre****Rover:**

Henning Helmer - 4919 2700

**Morris:**

Willibald Farbmacher - 4914 5167

**Fiat:**

Ole Emil Riisager  
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

**Fiat - Efterkrigs:**

Asbjørn Funder - 4777 7774

**Ford V8:**

Birger Blakø - 3294 9397

**Renault:**

Anker Krarup - 6611 4314

**Opel:**

Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237

**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 - 6613 6610

**Køreselskab Vest:**

Erik Hougaard - 7583 0049

**Jydsk Køreselskab:**

Ivan Kristiansen - 9712 0711  
aften: 9711 9179

**Ford T:**

Jon Friis Wandall  
6590 6811

**Ferdinand Porsche:**

Claus Neble - 3819 8272

**American Automobiles:**

Peter Løvstrøm Sørensen  
4444 2586

**Mødesteder****Nordsjælland**

Nivågård  
Gl. Strandvej 20, Nivå

**Midtsjælland:**

Kværkebyvej 79  
Kværkeby ved Ringsted

**Østsjælland:**

Nygade 3, Klippinge

**Fyn:**

Egeskov Veteran Museum  
Kvædrup

**Østjylland:**

Ristrup Hovedgård  
Ved Sabro

**Midt-Vest**

Se klubaktiviteter

**Sønderjylland:**

Lunderup Markvej, Rødekro

**Sydøstjylland**

Børkop Vandmølle

**Bibliotek**

Hanne og Niels Jonassen  
Boserupvej 510  
3050 Humlebæk - 4919 1129

**Forsikring**

Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906

**Revision**

Poul G. Jensen • 3250 6575

**Veteran Tidende**

Månedligt medlemsblad  
Oplag: 4100

**Ansvarlig redaktør:**

Poul Suhr

**Bilhistorisk Tidsskrift**

Redaktør:  
Ole Emil Riisager  
Krogholmgårdsvej 70  
2950 Vedbæk  
Fax 4589 1148  
Kun skriftlig henvendelse.

**Teknisk brevkasse:**

P. E. Hansen  
Torsted Allé 25  
8700 Horsens  
Fax 7564 7109  
Kun skriftlig henvendelse.

Alt stof skal sendes inden den 20. til:  
DVK - Veteran Tidende  
Gl. Strandvej 20,  
2990 Nivå  
eller på Fax 4914 1114.  
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  
Skovhusevej 7, Aller  
6070 Christiansfeld  
7456 1611 - 2048 6511  
E-mail: oc.aller@grafisk.dk

**Næste Veteran Tidende udkommer uge 27 1999**

Forsiden: Fiat 1500 1937

Foto: Egon Neesgaard

**Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Månedens køretøj .....	18
Klubaktiviteter .....	6	Klubbens Swift .....	22
Generalforsamling 1999 .....	8	Motorhistorisk Samråd .....	24
Fra bestyrelsen .....	13	Gensyn med Fanø .....	26
Erhvervskøretøjer .....	14	Bilhistorisk Tidsskrift .....	27
Vore museer .....	15	Fra medlemmerne .....	29
Fra medlemmerne .....	16	Arrangementer og invitationer .....	30



## KALENDER

### Møder

#### Juni

- 15. 19.00 Midtsjælland. Kværkeby - Uforpligtende køretur med start og mål på Steffensgård.
- 22. 19.00 Østsjælland. Klippinge – (se under klubaktiviteter).
- 26. 18.00 Motorhistoriske Møder.
- 29. 19.30 Fyn. Egeskov – Klubmøde.

#### Juli

- 06. 19.30 Østjylland, Ristrup. Skovtur, (se under klubaktiviteter).
- 08. 19.30 Sydøstjylland. Børkop Vandmølle – Klubmøde.
- 20. 19.00 Midtsjælland. Kværkeby – Klubmøde.

### Løb og arrangementer

#### Juni

- 12. Store Motordag, Rødvig Skibsmotor Museum.(se under løb og arrangementer).
- 12. Invitation til de gamle biler. Alice og Lars-Hugo Kristiansen. (se under løb og arrangementer).
- 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.
- 24. Sølager-Løbet. Arr. Jørgen Behrendt, (se under løbsinvitationer).
- 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. Føtex-løbet. Føtex Bolbro ved Odense, kl. 8.30. Info: Robert Lindvig, tlf. 6593 4193
- 21. Arresøløbet 1999. Arr. Arne E. Petersen, tlf. 4772 4187, (se under løbsinvitationer).
- 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.
- 24.-25. 2. Int. Historic Rally Denmark. Yderligere oplysning hos Henning Friborg, tlf. 8664 7979.
- 24.-26. Årets fynske bustur. (nærmere information i næste nr.).



## Det var så det !

Det er altid rart at kunne se tilbage på positive og frugtbare resultater af ens indsats, sådan har jeg det nu. Klubbens administration er bragt i god orden med en effektiv medlemsservice, der er opbygget en gennearbejdet og effektiv bestyrelsesrutine, Veteran Tidende har opnået høj kvalitet og stor anerkendelse, klubbens økonomi har aldrig været bedre, klubbens Swift er for små midler bragt i driftsmæssig orden og indregistreret med tidstypiske nummerplader og medlemstilgangen har aldrig været højere. Det er imidlertid ikke disse resultater og kvaliteter DVK's nye bestyrelse sætter højest, hvorfor et flertal har valgt en anden formand.

Min mangeårige erhvervs erfaring har lært mig, at en afskediget direktør selvfølgelig ikke kan fortsætte i virksomhedens ledelse, på samme måde kan en afsat formand naturligvis ikke fortsætte i en klubs bestyrelse. Denne lære har jeg fulgt og er udtrådt af DVK's bestyrelse med omgående virkning pr. 6. maj 1999, samtidig har jeg frasagt mig redaktøransvaret for Veteran Tidende efter dette nummer.

Det er med stor vemod at jeg har været tvunget til at tage beslutning om at sige farvel til et arbejde jeg har været meget glad for og lagt så megen energi og tid i. Min ambition for DVK har som formand været at skabe en stærk og velrenommeret klub med bedst mulig service og støtte til alle medlemmer. Jeg havde flere ideer og forslag til hvordan vi fortsat kunne udvikle DVK og Veteran Tidende, et arbejde jeg havde glædet mig meget til, men altså ikke fik lejlighed til at udføre.

Min arbejdsform har altid været engageret, målrettet og resultatorienteret, og det er der desværre nogen der forveksler med egenrådighed og selvoptagenhed.

Til slut vil jeg gerne sige tak til de mange medlemmer der gennem tiden har støttet og bakket op om de idealer jeg har stået for, og ønsker Dansk Veteranbil Klub alt godt i fremtiden.

**DVK**

Poul Suhr



## Erik Vagn Jensen

Så faldt endnu en af de gamle kæmper. Medstifter af DVK, medlemsnummer 2 Erik Vagn Jensen blev 84 år.

Et mangesidigt og rigt arbejdsliv, familieliv og liv med gamle biler er slut. Styret med fast hånd i over et halvt århundrede af ægtefællen og partneren Jonne. Et flot par, som man lagde mærke til. Tilværelsen som ingeniør og fabrikant bragte Erik Vagn Jensen og hans nærmeste vidt omkring - England, Sjælland, Samsø, Iran, Pakistan, Holland, Tyskland, Trinidad - og Djursland, som blev endestationen.

Vagn Jensen var driftsingeniør på Holmegårds Glasværk da DVK blev stiftet i 1954 og aktiv veteranbilist. Køretøjet var et skrummel af en moderniseret Rolls-Royce Silver Ghost, men størrelse og umådeholdent benzinforgbrug hindrede ikke at familien kørte på langfart. Det gjorde den også med den senere anskaffede Lancia Lambda Farina cabriolet.

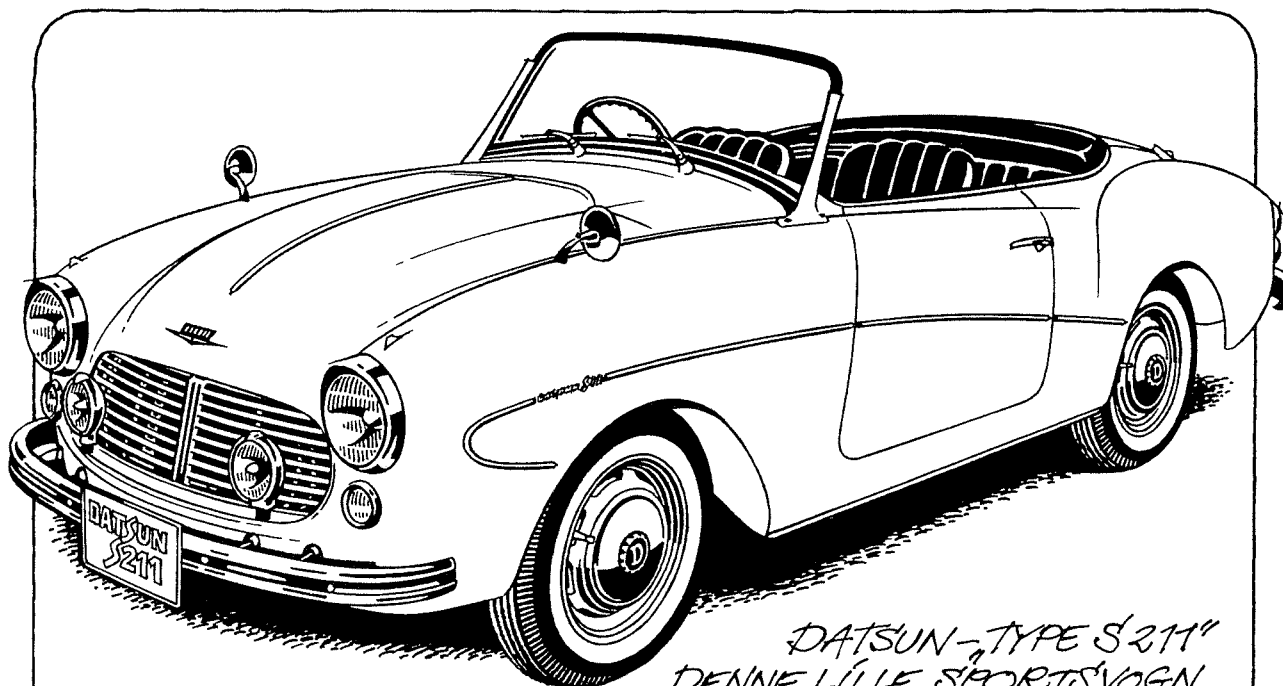
Men det som morede Erik Vagn Jensen mest, ikke mindst i de sidste år, var en trehjulet Morgan som blev hentet i England.

I DVK's første år virkede Erik Vagn Jensen i bestyrelses- og bladarbejde og som løbsarrangør, og det var ham det blev betroet som den første at efterfølge stifteren O.T. Neel på formandsposten.

Man kan læse om Erik Vagn Jensen, familien og bilerne i adskillige numre af det gamle Bilhistorisk Tidsskrift og i Månedens Personprofil i Veteran Tidende 259, januar 1998.

Vi mindes ham som en entusiastisk, retsindig og venlig pioner indenfor vores interesse.

EMIL



DATSUN - TYPE S211"  
DENNE LILLE SPORTSVOGN  
MED PLASTIKKARROSSE, 34 HK-MOTOR OG EN TOPFART PÅ  
115 KM/TIMEN INDLEDTE I 50'ERNE DE JAPANSKE BILERS  
STORMLØB MOD VERDENSMARKEDET...

Fritz



## KLUBAKTIVITETER

### FYN EGESKOV



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

#### 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 til ovenstående står i Veteran Tidende nr. 273.

#### Tirsdag den 29. juni kl. 19.30

Klubmøde på Egeskov. Vi snakker om sommerens arrangementer.

*På aktivitetsudvalget vegne  
René Dalager*

### SØNDERJYLLAND RØDEKRO

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

#### Torsdag den 12. august kl. 19.30

Vi mødes på glødelampfabrikken, Nygade 12 i Åbenrå. Herefter køres til garagemøde hos Ernst Rempt, Brunde Kirkevej 17, Røde Kro.

#### Efterlysning!

I flere år har vi her i Sønderjylland haft en madpakketur i august/september - hvem vil påtage sig dette arrangement? Ring til undertegnede på tlf. 74459450, når du ikke længere kan styre din lyst!

#### Torsdag den 9. september kl. 19.30

Vi mødes i klubben. Har du ideer til efteråret - så tag dem med!

*Frits Johansen*

### ØSTJYLLAND RISTRUP

Ved besøget hos Klejstrup Autoservice d. 25. april mødte man talstærkt op. Og her var nok at se på. Både færdig restaurerede biler og nogle som knap var påbegyndt. Hvis man ikke kan fremskaffe reservedelene, må man lave dem selv, sagde Lauritz. Og et par eksempler viste hvor godt det kan gøres.

Tak til Lauritz og familie for den store gæstfrihed.

Besøg på Djurslands Motorsamling d. 4. maj var en positiv oplevelse. Mange mødte op og fik en god aften ud af det. Henrik Højer viste rundt og fortalte om de forskellige motorer og maskiner som han havde samlet sammen. Det kan anbefales at se denne samling. Tak til Henrik Højer for en interessant aften

#### Tirsdag den 6. juli kl. 19.30

Traditionen tro. Skovtur arrangeret af Erik Kjær. Gæster fra Vintage klubben deltager.

#### Tirsdag den 3. august kl. 19.30

Klubmøde, mini-stumpemarked.

#### Tirsdag den 7. september kl. 19.30

Klubmøde.

*Venlig hilsen  
Arne Jespersen*

### ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

#### Tirsdag den 22. juni kl. 18.00

Da vores månedlige møde falder lige før Sct. Hans - har vi tænkt, som tidligere, at lave et kort løb her på Stevns og slutte af med grillmad i haven, alle de materielle ting har vi - så håber vi bare på godt vejr - tilmeld venligst hvor mange I kommer på tlf. 56578205, senest den 20. juni.

*Hilsen  
3-kløveret*

### BØRKOP VANDMØLLE

#### 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.

#### Torsdag den 12. august

Vi mødes friske og med masser af nye indtryk efter ferien. Hold øje med juli nummeret om det speciel arrangement. Rigtig god sommer til jer alle!

*Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen*

#### Rapport fra en søndagstur til Fyns land.

Det var søndag. Jeg vågnede med den dejligste morgensol ind af østvinduet. Det var køretursdag.

Min legekammerat kom lidt over otte, vi havde aftalt at vaske og polere Jaguar'en inden vi skulle mødes i Vejle. Selv om I der kender bilen ved, at det ikke bliver godt før lakken bliver fornyet, kunne vi da sagtens se forskel som morgenarbejdet skred frem. Vinterens støv og snavs kom af og blev erstattet af frisk voks.

Tidspunktet hvor vi trillede ud af gårdspladsen var lidt forsinket og vi måtte forbi bageren, så selvfølgelig kom vi som de sidste og 5-10 minutter for sent til Vejle. De øvrige deltagere var næsten færdige med at gå rundt og betragte hinde andens køretøjer.

Det var glædeligt at se, der var mere end dobbelt så mange deltagere, som der var anmeldt, 11 flotte køretøjer. Da nu alle de andre, som sagt, havde betragtet hinde andens køretøjer, valgte vi relativt hurtigt at trille videre mod den gamle Lillebæltsbro over til nedkørslen til Hinds-gaul. Her nåede vi frem i fin stil til det aftalte tidspunkt ca. 10.45. Også her var der flere biler end forventet. Nu var vi 16 biler og 1 motorcykel. Mange mærker var præsenteret: NSU Prinz, Austin 7, Volvo P1800, Austin Healey, Jowett Javelin, VW Karmann Ghia m.fl. Hans, den ene af planlæggerne af dagens rute over Fyn, måtte stille op i en alt for ny Renault, da der endnu manglede lidt arbejde før Ford V8'eren kunne køre med den nye motor. Hans tog det nu pænt, selv om han følte sig lidt udenfor.

Vi blev ført ad så mange små veje, som jeg tror kun kan findes på Fyn. Til en begyndelse holdt vi os meget vestligt, så vi flere gange var nede og snuse til fjordene og vigene, som skærer fra Lillebælt ind i landet.

Længere fremme stak vi ind mod Midt-fyn og endte ved Henning. Her blev gårdspladsen og vejkanten udenfor hurtigt fyldt med køretøjer. Det var tiden at lufte kaffekanderne (og bagerbrødet) og tiden til at se Hennings køretøjer. Citroën 1922, Ford T 1915, Ford A Tudor 1928, Ford A pick-up 1930, Citroën pick-up 1928. To sidstnævnte meget charmerende, men desværre for korte i ladet til firma brug, når man ofte kører med både 3 og 6 meters rør.





## KLUBAKTIVITETER

Ad endnu flere små veje gik det mod Frøbjerg Bavnehøj. Fyns højeste bjerg. Dog, - det var ikke alle køretøjer, der nåede frem lige så hurtigt som andre. I bakspejlet kunne vi se der manglede nogle stykker. De var ikke kørt forkert, derimod havde en af Healey'erne tabt spændingen og flere var stoppet i solidaritet. Healey'en kom i snor efter en Chevrolet indtil Frøbjerg. Mens mange gik i gang med frokosten gik andre i gang med Healey'en. Der blev strammet kilerem og en ægte løs forbindelse ved et batteri blev lokaliseret og efterspændt. En kort skubbetur og der var atter omdrejninger ved egen kraft.

Frokosten blev afsluttet og vi genoptog alle kørslen mod slutmålet Europæisk Automobilmuseum i Fraugde. Vi snød lidt og kørte op til den gamle hovedvej og derfor havde vi ved ankomsten til

museet kun brugt 5 timer til at komme fra Vejle til lidt øst for Odense.

Museet er et fint museum i forbindelse med en køretur. Fordi det uden jag kan gennemses på 1-2 timer. Museet viser de biler der rent faktisk satte familien Danmark på 4 hjul. Det er bilerne fra 50'erne da restriktionerne efter krigen lempedes og det er 60'er bilerne. Og mange af de udstillede biler er dem som netop familien Danmark havde råd til. Det er de biler som vi fra først i 50'erne voksede op med.

Dagen sluttede vi individuelt eftersom deltagerne kørte hjemad efterhånden som de havde set nok.

Tak til alle os der gjorde dagen til en god veterandag. Tak til Hans og Henning fordi de lagde den smukke rute på Vestfyn. Og tak til Henning og frue fordi vi måtte invadere gårdsplads og værksted.

P-E J

### MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

#### 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.

M.v.h.

Kaj Sørensen/

Hans Henrik Havsted

## FRA SEKTIONERNE

### Nyt fra Peugeot Sektionen - Peugeot Classic Picnic

Vi er så heldig, at Søren Lund har tilbudt at stille en del af sin have til rådighed til den årlige Peugeot Classic Picnic, som finder sted:

**Søndag den 27. juni 1999 kl. 12-16  
på Brydevej 4 i St. Magleby.**

#### Kørevejledning:

Efter du er kommet ud af tunellen på Englandsvej drejer du til højre første gang - inden lyskrydset ved kirken - ad Kinkelgade. Herefter er det 2. sidevej på højre hånd.

Gå ikke glip af denne store chance, som udover en eftermiddag i muntert lag giver mulighed for at se Sørens store samling af Peugeot klassikere, herunder en nyrestaureret 403 fra 1960, hvor malingen kun lige er tør.

Ligesom sidste år skal du selv medbringe en madkurv. Til gengæld køber vi lidt lækende drikke. Du behøver ikke at melde til - MEN - hvis du allerede nu ved at du vil deltage, må du gerne orientere sektionen på telefon 3252 7777, ad hensyn til forberedelse og indkøb.

Med venlig hilsen  
Claus Sonne Linnedal





## FRA BESTYRELSEN

### Referat af Generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub, lørdag den 24. april 1999 på Hotel Nyborg Strand, Nyborg.

Der var i alt 51 medlemmer mødt op ved generalforsamlingen.

Poul Suhr bød velkommen, og pegede på bestyrelsens vegne på Poul G. Jensen som dirigent. Poul G. Jensen startede med at konstatere, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt, hvorefter han gav ordet til Poul Suhr.

#### 1. Bestyrelsens beretning.

Poul Suhr fremlagde bestyrelsens beretning. (Beretningen findes på tryk senere i bladet, der henvises til denne for detaljerne.) Formandens præmie blev i år givet til Iver Jensen for hans store uegennyttige arbejde med renoveringen af klubbens Swift.

Ligeledes takkede formanden Svend Draaby for hans arbejde med korrekturlæsning af køretøjslisten, og Hanne og Niels Jonassen for deres arbejde med biblioteket i Nivå. Svend Carstensen ønskede at DVK skulle have mere samarbejde med myndighederne, hvorimod Henrik Thostrup mente, at det var uklogt at inddrage flere foreninger end MHS i arbejdet.

Frits Knudsen ønskede at referater fra bestyrelsesmøderne blev offentliggjort i Veteran Tidende, og efterlyste et mere fyldestgørende referat fra generalforsamlingen end sidste års. Bestyrelsens beretning blev godkendt.

#### 2. Fremlæggelse af regnskab.

Steffen Frølich fremlagde klubbens regnskab.

Regnskabet viste et lille overskud på kr. 15.000. Der blev stillet ønsker om at trykke regnskabet fra året før sammen med det aktuelle regnskab og budget, så det er muligt at sammenligne. Regnskabets opstilling er omredigeret så for 1998 var der ikke nogen mening i at trykke regnskabet fra forrige år da man ikke kunne sammenligne dem. I forhold til tidligere års regnskab er regnskabet for 1998 ændret, så omkostningerne for huslejen på Nivågård er lagt ud på div. aktiviteter. Henrik Thostrup foreslog, at DVK's aktiver i fremtiden bliver anbragt på en mere rentabel måde, og spurgte samtidig hvad kapitalen skal bruges til. Steffen Frølich oplyste, at vi sagtens kan investere kapitalen, så vi får en højere forrentning, men at det samtidig giver en øget risiko. Lejekontrakten på Nivågård udløber i år, men bliver forlænget. Poul Suhr ønsker at have kapitalen til rådighed til en eventuel flytning. Jon Friis Wandall og Kurt Christensen mente at regnskabet bør være mere detaljeret og med flere noter. Steffen Frølich er åben overfor spørgsmål og eventuelle uddybelser af regnskab

Poul Suhr oplyste af bestyrelsen tager kommentarerne til efterretning.

P.E. Hansen afsluttede debatten med DVK's stifters ord: Ørkesløst kævl er bandlyst, hvorefter regnskabet blev godkendt.

#### 3. Indkomne forslag.

Forslag om fremtidig bladredaktion.

(Se Veteran Tidende nr. 273 Indkaldelse til Generalforsamling i DVK).

Poul Suhr fremlagde sit forslag om honorar for redigering af Veteran Tidende og gjorde samtidig udtrykkelig opmærksom på at det ikke var et spørgsmål om personen, men udelukkende et spørgsmål om honorar for redaktørarbejdet. Veteran Tidende er et vigtigt aktiv for klubben og arbejdet med at redigere bladet er nu så stort at det er nødvendigt med et honorar. Poul Suhr oplyste at han ikke betragter redaktørarbejdet som bestyrelsessarbejde, og at han udelukkende har lavet arbejdet af forkærlighed for bladet. Claus Neble mente at forslaget burde have været diskuteret på et forudgående bestyrelsesmøde. Jon Friis Wandall var meget imod forslaget, og mente at redigeringen af bladet højst kunne dreje sig om 12 timers arbejde om måneden, og at der overhovedet ikke bør være tale om løn eller honorar. Svend Carstensen og Svend Draaby støttede forslaget om honorering for redigeringen af Veteran Tidende da det i høj grad er Dansk Veteranbil Klubs ansigt udadtil. Der var også enighed om at styrke arbejdet for at få flere betalte annoncer, og dermed også flere annonceindtægter til at financiere bladet. Steffen Jørgensen kunne oplyse at han selv har lagt et stort frivilligt arbejde i DVK's bestyrelse, men mente samtidig at man har større mulighed for at stille krav til redigeringen af bladet hvis det var betalt arbejde. Steffen Frølich så på det principielle i forholdet bestyrelse og arbejdstager, og var af den mening af betalt hjælp må komme udefra. Svend Dråby og Frits Johansen var enige om at Poul Suhr har gjort et stort stykke arbejde med Veteran Tidende og at DVK har fået et særdeles flot klubblad. Svend Draaby mente at man måtte skelne mellem bestyrelsessarbejde og lønnet arbejde, men så samtidig det gode i at





## FRA BESTYRELSEN

spørgsmålet kom til debat. Forslaget om tilkendegivelse af økonomisk redaktørarbejde blev hermed sendt til skriftlig afstemning. Ud af 45 stemmeberettigede stemte 1 blankt, 14 nej og 30 ja til forslaget. Forslaget blev godkendt.

### 4. Valg af bestyrelsesmedlemmer bosiddende øst for Storebælt.

Steffen Frølich er villig til genvalg.

På valg var følgende nye kandidater som alle var præsenteret i Veteran Tidende nr. 274. Steffen Jørgensen, Preben Boisen, Ole Poulsen, Søren Bagge og Jørgen Stets.

Der blev holdt skriftlig afstemning og følgende blev valgt ind: Steffen Frølich, Steffen Jørgensen, Ole Poulsen, Søren Bagge og Jørgen Stets. Peter Løvstrøm Sørensen fortsætter i bestyrelsen men nu som bosiddende vest for Storebælt.

Bestyrelsen består nu af 5 medlemmer fra øst og 5 medlemmer vest for Storebælt

Poul Suhr afsluttede generalforsamlingen med et tak til dirigenten.

### 5. Valg af revisor

Poul Jensen var villig til genvalg, og blev valgt.

### 6. Eventuelt

Svend Draaby bød den nye bestyrelse velkommen, og håbede samtidig at det vil være muligt at få tilført klubben unge medlemmer. Søren Bagge foreslog at gamle medlemmer åbnede deres garage op for de unge. Willibald Farbmacher ønskede held og lykke med klubben og til den nye bestyrelse. Claus Neble oplyste at grunden til at han trak sig ud af bestyrelsen, var at han ikke syntes det var sjovt.

Poul Suhr afsluttede generalforsamlingen med et tak til dirigenten.

Referent: Dorthe Thies  
(klubsekretær)

## BESTYRELSENS BERETNING VED DVK'S GENERALFORSAMLING 1999

Ved generalforsamlingen sidste år blev der behandlet et forslag om at nedsætte antallet af bestyrelsesmedlemmer, dette forslag blev ikke vedtaget, men alligevel var der kun fire kandidater til bestyrelsen fra medlemmer bosat vest for Storebælt. Bestyrelsen kom derfor til at bestå af ni medlemmer der blev konstitueret med den nuværende ansvarsfordeling.

Der har i årets løb været afholdt fem bestyrelsesmøder, der alle har fundet sted i Odense, de fire som aftenmøder i et konferencelokale på Odense Banegård og det ene som lørdagsmøde på Hotel H.C. Andersen.

Klubliv og medlemspleje er af stor betydning for en fortsat positiv udvikling af vores klub, derfor har bestyrelsen i det forløbne år haft megen opmærksomhed på dette og til-

stræbt at tilpasse indsatsen til den udvikling der sker i og omkring klubben. For mange medlemmer er klubmøder et værdifuldt tilbud, det har derfor været vigtigt for bestyrelsen at støtte og styrke det arbejde der er så vigtigt for at klubmøderne rundt om i landet får den kvalitet der er nødvendigt for at opfylde medlemmernes forventning, hvilket er sket ved at knytte et bestyrelsesmedlem til de forskellige landsdele.

Vi har nu 7 mødesteder og det er på Sjælland Nivågård, Klippinge og Kværkeby, på Fyn Egeskov og i Jylland er det Rødekre i Sønderjylland, Børkop Vandmølle ved Fredericia og Ristrup ved Sabro vest for Århus.

Desværre har vi ingen mødested i Vestjylland for tiden, idet aftalen med Sindinggård ophørte sidst på året. En aktivitetsgruppe har i stedet valgt at holde møder på forskellige steder og

tidspunkter, disse møder bliver ikke holdt i DVK's navn, de kalder det motorhistoriske møder Midt-Vest, der henvender sig til alle interesserede uanset klubtilhørsforhold, og har foreløbigt lagt et program for resten af dette år.

Der har på alle øvrige mødesteder været god tilslutning ved møderne, hvor der sammen med det positive klubliv har været mange spændende foredrag, film m.v.. Ud over klubmøderne har der flere steder været en række interessante virksomhedsbesøg.

Alle disse gode møder og arrangementer har kun kunnet gennemføres med en aktiv indsats, og bestyrelsen vil gerne rette en stor tak til alle der i årets løb har medvirket til de gode resultater til glæde for klublivet.

*Fortsattes næste side*



## BESTYRELSENS BERETNING VED DVK'S GENERALFORSAMLING 1999

I løbet af 1998 har der været afholdt en række spændende løb og arrangementer rundt om i landet der alle er forløbet godt og har præsenteret DVK på bedste vis. En af de helt store oplevelser i 1998 var nok indvielsen af Storebæltsbroen den 14. juni, hvor DVK-medlemmer var godt repræsenteret og med klubbens gamle Swift i front for kortagen fra Fyn siden, og med to af vore tidligere formænd, Niels Jonassen og Fritz Knudsen, som tv-kommentatorer på hver sin kanal.

Det traditionelle Fionia Løb på Fyn kom ud for en særlig forhindring, idet en arbejdskonflikt tvang arrangørerne til at flytte løbet fra maj til august, hvilket blev klaret uden problemer.

For at fremme interessen og lysten til at arrangere løb har vi også i 1998 ydet tilskud og leveret rallyplader til alle løb der blev afviklet i DVK's navn.

I bestræbelsen for at synliggøre DVK mest muligt har vi deltaget med udstillingsstande ved en række lejligheder som: Biler i Bella, Copenhagen Classic Car Cup, Biler under Broen, Klampenborg Galopbane og stumpemarkederne i Tåstrup, Fredericia og Herning. Ved disse lejligheder er der blevet tegnet mange nye medlemmer og ikke mindst ført en værdifuld kommunikation med besøgende medlemmer.

For mange medlemmer er Veteran Tidende den eneste kontakt med klubben, derfor har vi også i 1998 arbejdet ihærdigt på at udvikle bladet mest muligt og tilstræbt at gøre indholdet så bredt som mulig. Det er nu udkommet 2 år i den nuværende form og det er vores indtryk, at det er faldet i medlemmernes smag. Vi kan med glæde konstatere at flere og flere medlemmer bringer historier om deres oplevelser, der er med til at give indholdet variation, men der skal først og fremmest lyde en stor tak til Ole Emil Riisager, P.E.Hansen, Leif Thomsen og Egon Neesgaard for deres trofaste bidrag

til indholdet, også til vores faste tegningsleverandører, Fritz Knudsen og Leif Thomsen, skal der lyde en stor tak..

Fremstillingen af bladet er forløbet særdeles tilfredsstillende og vi vil gerne takke Ole Callesen, der fremstiller det, for hans altid positive og hjælpsomme indsats. Vi tilstræber at bladet altid udkommer i den anden uge i måneden, men der er sket forsinkelser som har haft forskellige årsager som vi gerne beklager.

For at sikre os mest mulig mod stavfejl, som nogen jo er meget opmærksomme på, læser Ole Emil Riisager nu korrektur på alle blade, hvilket vi er meget taknemmelige for.

Sidst på året udkom en ny Medlems- & Køretøjsliste, forud var der gennemført et betydeligt arbejde med at få listen revideret og a jour-ført, og vi vil gerne sige tak til Svend Dråby for korrekturlæsning på specielt bilnavne. For at lette læsningen af listen er der indlagt gråtone i hver anden linie. Vi har tilstræbt at fjerne så mange fejl som muligt, og håber I vil meddele os hvis I skulle finde fejl.

Det blev tidligt på året besluttet at repræsentere DVK ved årets Styrkeprøve, der fandt sted i Norge. Under prøve kørsel blev det hurtigt klart at det var umuligt at gennemføre i Swiftens daværende stand, den havde svært ved at starte og olien stod ud af begge ender af gearkassen. Heldigvis har vi kyndige medlemmer, der har så megen veneration for klubben at de vil tilbyde deres hjælp. Sådan en er Iver Jensen i Horsens, han fik bilen ud, skilte gearkassen ad, satte nye lejer og bøsninger i, og justerede tændingen. Derefter kunne bilen fungere, og gennemførte løbet uden problemer, det er vist første gang det er sket. Iver Jensens betaling var, som han sagde, glæden ved at se resultatet. Til vores spørgsmål om der ikke var noget han ønskede sig, svarede han efter nogen betænkningstid, at der måske nok var et bestemt topnøglesæt, og det håber vi han nu har glæde af. Vi vil gerne udtrykke vores taknemmelighed for

den modtagne hjælp.

Det blev i øvrigt besluttet at bilen nu skal klargøres og til syn for at blive indregistreret med tidstypiske nummerplader.

Klubbens administration på Nivågård fungerer nu meget tilfredsstillende. Dorthes Thies har nu været ansat mere end et år og er kommet godt ind i de forskellige rutiner. Hun har nu gennemført forskellige bogføringsskurer, og vil i fremtiden også udføre den daglige bogføring. En væsentlig del af det daglige arbejde er medlemsbetjening, registrering og forsikringsbehandling, og det har fungeret yderst tilfredsstillende. Vi får mange tilkendegivelser for hurtig og positiv sagsbehandling.

Klubbens bibliotek har fået opsat en del nye reoler, så nu kan der ikke være mere i rummet. Der er blevet installeret pc og indlagt en database med egnede programmer. Hanne og Niels Jonassen arbejder støt på at få registreret det forskellige materiale, og der vil løbende blive givet information i VT.

I Veteran Forsikringsklubben har samarbejdet mellem de 4 klubber fungeret godt og til alles tilfredshed. Dialogen er god og foregår i en venkabelig ånd. Det daglige administrative arbejde med nyttegning af forsikringer m.m. udføres dygtigt fra klubbens kontor.

Der har for VFK som helhed været en tilgang på 800 veterankøretøjspolicer i 1998. Det samlede antal policer i VFK er pr. 31.12.98 knap 3000. Heraf udgør DVK's andel ca. 1600. Da vi statistisk har 54% af det samlede antal policer, har vi tegnet ca. 430 policer i 1998. Dette resultat må anses for at være tilfredsstillende. Desværre er der sket en stor personskade i 1998, en skade der statistisk kun sker hvert 10.år, der har belastet størrelsen af forsikringsmæglerhonoraret. Vi vil alligevel modtage et beløb på ca. kr. 120.000.- Samarbejdet mellem RUNA og VFK fungerer meget fint. RUNA har udtrykt glæde over at tegningen af pri-



## BESTYRELSENS BERETNING VED DVK'S GENERALFORSAMLING 1999



vate forsikringer er gået så godt, det er også en glæde at vi ikke har haft præmiestigninger i nu 2 år.

Vi vil fortsat gennem VFK arbejde på at kunne tilbyde landets bedste og billigste forsikringer.

Samarbejdet med MhS fungerer tilfredsstillende og vi har nu igen fået et medlem af DVK's bestyrelse ind i bestyrelsen i MhS, nemlig Steffen Frølich, der blev indvalgt ved det sidste årsmøde.

Det er af stor betydning at sikre klubbens økonomi, således at vi i fremtiden kan yde den medlemsservice der er nødvendig for at klubben kan udvikle sig. Takket være indtægter fra forsikringsaftalen og benzinordningen med OK Benzin, har vi klaret os igennem 1998, som senere vil blive gennemgået af kassereren. Disse sponsorindtægter er naturligvis ikke faste og kan variere fra år til år, og måske helt forsvinde. Derfor besluttede vi i bestyrelsen at hæve årskontingentet med kr.20.-. Selv om der står i vedtægterne at bestyrelsen kan beslutte at hæve kontingentet op til 10 % uden at spørge generalforsamlingen, så skal der nok være nogen der synes at det var forkert ikke at gøre det. Årsagen til beslutningen var, at vi vurderede det var risikabelt at udskyde et år. Vi synes også at det er godt klaret at kontingentet ikke har været hævet siden 1992.

Vi har i 1998 haft en medlemstilgang på 554, og har kun måttet slette ca. 125 medlemmer på grund af manglende kontingentbetaling, hvilket

svarer til 3.6 %, der nok er det laveste vi hidtil har oplevet. Vi har således haft en effektiv fremgang på 429 medlemmer, hvilket må siges at være meget tilfredsstillende, og dette resultat skyldes især vores sekretær Dorthe Thies utrættelige og charmerende indsats. Vi havde ved årsskiftet 3683 medlemmer.

Vi skal sige farvel til tre bestyrelsesmedlemmer, som ikke ønsker genvalg, nemlig Jørgen Behrendt, Claus Neble og Willibald Farbmarcher. Vi vil gerne sige jer tak for jeres positive arbejde i bestyrelsen. Du har været med siden 1993 Willibald, dog med en pause på et par år, du har sat dit specielle præg på bestyrelsen og vi er sikker på at du også i fremtiden vil sætte dit præg på klubben. Du har Claus, ydet en stor og prisværdig indsats for medlemmerne i Københavns området, både som mødearrangør og vært, men ikke mindst for dit initiativ til regelmæssige virksomhedsbesøg, der næsten alle har været overtegnede. Og så er du jo et kendt ansigt som løbsarrangør, et arbejde som vi håber du vil blive ved med i endnu mange år.

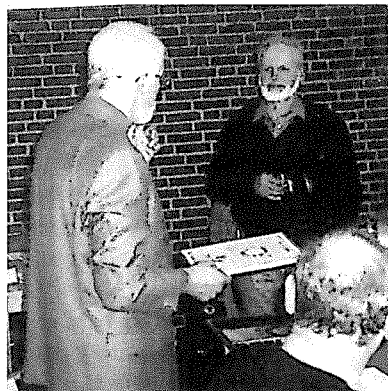
Og du Jørgen, er en af dem der har holdt ud siden den minderige generalforsamling i 1993, og vi vil gerne udtrykke vores taknemmelighed for den trofaste støtte du har ydet ved de opgaver, der gennem de forløbne år er blevet løst.

Vi vil gerne sige jer alle tak for jeres indsats i bestyrelsen. Vi håber I har haft glæde af arbejdet og ønsker jer alt godt i fremtiden.

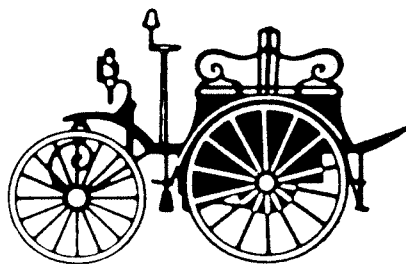
Bestyrelsens målsætning vil fortsat være at skabe stabilitet og et godt klubliv med god service og gode tilbud til medlemmerne. Vi kan imidlertid ikke gøre det alene og det er os en stor glæde at erfare den hjælpsomhed vi i det forløbne år har mødt fra medlemmerne, og vi vil gerne rette en stor tak til alle der har ydet en indsats, som har været med til at gøre DVK til en attraktiv klub.

Til sidst har jeg endnu en pligt at udføre, nemlig at uddele formandens pris til et medlem der i årets løb har ydet en særlig indsats for klubben. Prisen går i år til Iver Jensen fra Horsens, begrundelsen er hans store uegennyttige indsats for at få klubbens Swift til at blomstre igen, uden hans hjælp ville bilen ikke have kunnet gennemføre de arrangementer den har deltaget i i 1998, hvor den har gjort god reklame for klubben, og således været et vigtigt led i synliggørelsen af DVK.

24. april 1999.



Iver Jensen, Horsens modtager formandens pris.



## Balance

Per 31. december 1998

### Aktiver

Tilgodehavender	Aktiver
Depositum	29.164,00
Øvrige tilgodehavender -RUNA-	121.520,00
Udlæg	1.775,00
<b>Tilgodehavender ialt</b>	<b>152.459,00</b>

### Likvide midler

Kasse	1243,75
Bank 5326 0359651	7309,06
Bank 5326 7774188	829026,31
Giro 600-4253	13180,49
<b>Likvide midler ialt</b>	<b>850.759,61</b>

<b>Aktiver ialt</b>	<b>1.003.218,61</b>
---------------------	---------------------

### Passiver

#### Egenkapital

Egenkapital primo 1998	810.281,74
Årets resultat	14.871,67
<b>Egenkapital per 31. december 1998</b>	<b>825.153,41</b>

#### Skyldige omkostninger

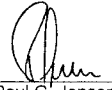
Skyldige omkostninger -køretøjsliste-	85.065,00
Skyldig A-skat m.m.	7.433,00
Skyldig ATP	670,95
Skyldig Arbejdsgiverbidrag 0.33	725,00
<b>Skyldige omkostninger ialt</b>	<b>93.893,95</b>

<b>Hensættelser</b>	<b>84.171,25</b>
---------------------	------------------

<b>Passiver ialt</b>	<b>1.003.218,61</b>
----------------------	---------------------

Dato: 20.04.1999

  
Steffen Frølich  
Kasserer

  
Poul G. Jensen  
Revisor

## Regnskab for Dansk Veteranbil Klub

1. Januar 1998 - 31. December 1998

### Indtægter

	Indtægter
Kontingent	1.292.129,50
Diverse indtægter	7.969,25
Renteindtægt	35.607,06
Annoncer	16.749,30
Forsikringsklubben	116.398,12
Ekstraordinære indtægter	5.126,74
<b>Indtægter totalt</b>	<b>1.473.979,97</b>

### Udgifter

	Udgifter
Veterantidende	555.036,88
Løb og bibliotek	209.240,40
Klubsteder Nivå	54.190,88
Klubsteder Kværkeby	12.468,80
Klubsteder Klippinge	9.355,65
Klubsteder Rødekro	10.249,63
Klubsteder Egeskov	3.518,65
Klubsteder Sindinggård	11.255,80
Øvrige klubsteder	4.529,07
Inddirekte medlemsomkostninger	52.415,97
Mødeomkostninger	53.298,75
Administration, lokale, el 20%	55.969,62
EDB-omkostninger	13.217,09
Bogføringsomkostninger	14.765,64
Telefon, internet	17.595,37
Kontorartikler, kopimaskine	37.989,25
Porto, frankeringsmaskine	52.346,55
Forsikring	7.596,50
Lagerlokale	15.060,00
Øvrige administrationsomkostninger	37.948,45
Løn/Personaleomkostninger	227.931,46
Renter, gebyr	3.127,89
<b>Udgifter totalt</b>	<b>1.459.108,30</b>

<b>Resultat (overskud) 1.1.1998-31.12.1998</b>	<b>14.871,67</b>
--	------------------

## Kommentarer og noter til regnskab.

Generelt må det siges at året er forløbet tilfredsstillende. Vi havde budgetteret med et lille overskud på ca. 6000, dette kom rimeligt til at passe.

Der er ingen større poster med betydende afvigelser fra budget.

Regnskabet er væsentligt anderledes opstillet end tidligere.

Dette ud fra ønsket om at kunne se klubbens udgifter i forhold til medlemmerne. På hvilken måde penge er brugt til gavn for medlemmerne og ikke som en simpel rapportering over udgifter.

Altså ikke et spørgsmål om hvor mange penge vi har brugt til clips, men bogført så vi kan se hvilken gavn dette forbrug af clips har i forhold til medlemmerne.

Af samme årsag kan vi derfor ikke lave en direkte sammenligning med året før, dette gjorde vi i øvrigt heller ikke sidste år.

Noter herunder angiver de væsentligste poster under benævnelsen:

Veteran Tidende: Trykning 464.438 kr. porto 67.919 kr.

Løb og Bibliotek: Løbsarrangementer 37.340 kr. Køretøjslisten 85.176 kr. Bibliotekslokale 51.445 kr. Styrkeprøven 19.806 kr.

Klubsteder: Klubsteder er nu opført således at det fremgår hvad hvert klubsted totalt koster. Husleje og mødeomkostninger incl.

Indirekte medlemsomkostninger: Udstillinger 29.778 kr. MhS kontingent 14.025 kr.

Mødeomkostninger: Generalforsamling 11.648 kr. Bestyrelsesmøder 26.237 kr. Telefon m.m. Bestyrelsen 12.925 kr.

Resten af regnskabets poster er klubbens administrationsomkostninger som incl. lønomkostning til vor sekretær beløber sig til ca. 475.000 kr. Vi kan ud fra denne nye regnskabsopstilling se hvordan vi har brugt klubbens indtægter i relation til medlemmerne.

Klubben har haft indtægter på ca. 1.475.000 kr. Der er anvendt på direkte medlemsrelaterede omkostninger ca. 868.000 kr. På indirekte medlemsomkostninger og møder er der brugt ca. 105.000 kr. og på administration ca. 475.000 kr.

Udtrykt i % kan vi sige at af klubbens indtægter er der gået ca. 59% til direkte fornøjelse for medlemmerne.

Ca. 9% er brugt til indirekte klubomkostninger.

Ca. 32 % er brugt til alt det kedelige, men absolut nødvendige, administration.

Ovenstående fordeling må siges at være ganske fornuftig i en klub med så mange medlemmer.

En klub af vor størrelse kræver en stor og effektiv administration, hvilket naturligvis betyder at vi i forhold til små klubber har en større andel administration, alene af den grund at vi har ansat personale.

Steffen Frølich  
klubkasserer



## Tanker ved et formandskifte

Ved konstitueringen efter generalforsamlingen blev jeg valgt til formand. Jeg er 52 år og har været medlem af DVK siden starten af 70'erne. Med hensyn til hvem jeg er, henvises til Niels Jonassens portræt af mig i Veteran Tidende nr 268 fra oktober 1998.

Ved den seneste fintælling viste det sig, at min kone og jeg har 16 biler fra mellem 1937 og 1990, 3 førkrigs motorcykler og en grå Ferguson. Sådan en må man jo have, når man har en nedlagt landbrugsejendom. DVK's grænse på 25 år synes jeg er passende. Jeg kan da godt se, at en bil fra f. eks. 1973 ikke nødvendigvis er en gammel bil, da jeg jo selv har haft en sådan fra ny! Problemet er måske ikke så meget, om det er en gammel bil, men at man bliver ældre og dermed ændrer begrebet "noget gammelt" sig. For en ung mand eller pige på 20 år er et køretøj fra 1973 et gammelt køretøj. Det er jo ældre end dem selv! Vi lidt ældre skal tage pænt imod de unges yngre biler og så påvirke dem til også at interessere sig for bedsteforældrenes eller oldeforældrenes mulige køretøjer, så ikke alene klubben, men

også de gamle biler og motorcykler har en fremtid.

Hvorfor er jeg medlem af DVK? Det er jeg, fordi jeg nyder at komme til klubmøder og arrangementer og møde et varieret udpluk af mennesker, der interesserer sig for alle mærker veterankøretøjer. Det er for mig fantastisk, at man kan møde de samme mennesker gennem en længere periode og ikke ane, hvad de i grunden beskæftiger sig med i hverdagen. Det er så inderlig ligegyldigt, for her er vi sammen om vore køretøjer. Jeg er også medlem i flere mærkeklubber både i ind- og udland, men det er for mig ikke det samme. Der møder man folk med samme snævertsynede syn (undskyld udtrykket) på tilværelsen, og man mangler totalt bredden. Mærkeklubber kan derimod i modsætning til DVK håndtere ting som reservedelssalg etc. Jeg deltager selvfølgelig også i mærkeklubarrangementer, men foretrækker DVK's arrangementer.

Som formand vil jeg arbejde for at medlemmerne får noget ud af medlemskabet af Danmarks største landsdækkende veteranbilklub. Specielt

vil jeg arbejde for at de aktive, d.v.s dem der kommer til møder og arrangementer, tilgodeses ud over fornøjelsen ved at deltage. Det kunne for eksempel være ved at en del af pengene retur fra veteranforsikringen i Runa går til løbsarrangementer. Det vil betyde at jo flere forsikringer vi får, des flere penge kunne vi bruge til at støtte løbsarrangementer. Endelig vil jeg arbejde for at det også skal være sjovt at deltage i bestyrelsesarbejdet. Mit ønske er, at alle vil være en lille smule stolte over at være medlem i DVK.

Med hensyn til løb er der heldigvis en del, der er aktive med at lave arrangementer. Jeg tror derudover, at en del har haft overvejelser om at lave et eller andet, men er veget tilbage, fordi de ikke kunne overskue, hvordan man gør. For at hjælpe andre med at komme igang, kunne jeg tænke mig, at klubben på en eller anden måde lavede et lille introduktionskursus måske i form af et week-end-arrangement, hvor interesserede løbsarrangører fik mulighed for at lære, hvordan man gør, og hvad man skal tænke over.

Til sidst vil jeg ønske alle god fornøjelse med de gamle køretøjer.

Steffen Jørgensen

## Redaktør til Veteran Tidende

Da vores nuværende redaktør af Veteran Tidende desværre har besluttet ikke at fortsætte arbejdet, søger klubben en ny med tiltrædelse snarest.

Arbejdet består i:

- at få ideer til artikler til bladet.
- at koordinere artikler med etablerede skribenter.
- at finde mulige skribenter og fotografer til artikler.
- at følge op på at artikler og fotos kommer tilbage til tiden.
- at opbygge et lager af stof, der ikke er tidskritisk.
- at tilrettelægge indholdet af hvert blad i tæt samarbejde med trykkeren.
- at indsamle informationer om møder og arrangementer og skrive grundlaget for side 3 i hvert blad.

Heldigvis er der flere aktive skribenter og fotografer i klubben, som leverer et væsentligt bidrag til hvert nummer.

Arbejdet kan i henhold til beslutningen på generalforsamlingen honoreres med en vis kompensation!

Kortfattet ansøgning, gerne med et forslag til hvordan arbejdet kan tilrettelægges og forslag til aflønning, bedes sendt til klubbens kontor senest den 1. juli 1999.



## Erhvervskøretøjer



Efter fredsslutningen i 1945 var Danmarks lastbilpark nedslidt, udover nogle få Opel Blitz og en beskedent hjemlig produktion af Triangel var der ikke sket nogen fornyelse siden 1940. Lastbilerne havde kørt på trægæs, hvilket forøgede slid på motorer. Først i 1946 kom der nye lastbiler til landet bl.a. D 1821, en engelsk Fargo fremstillet af Chrysler koncernen.

I 1928 købte Dodge Brothers Graham Brothers' lastbilfabrik i USA og indgik i Chrysler koncernen. Samtidig begyndte DB samlefabrik for lastbiler i England. I 1933 udviklede den engelske DB fabrik egne modeller, og strøg sammen med USA fabrikken Brothers i Dodge navnet. Fra 1930'erne fik koncernens lastbiler forskellige mærkenavne, De Soto, Fargo, Dodge og, vistnok som et dansk fænomen, Plymouth. Litteraturen om Chrysler nævner kun Plymouth brugt for små varebiler.

Horsens Brandvæsen fik i 1935 to nye brandbiler af mærket Plymouth. På kølerfronten var et emaljeret Ply-

mouth-skilt, på motorhjelmsiderne et ætset metalskilt, PLYMOUTH SIX, og herunder med små bogstaver, Dansk Chrysler Samlefabrik, dengang et Bohnsted Petersen foretagende. Egentlig var det amerikanske Dodge vogne, der i Danmark blev til Plymouth. I 1930'ernes mærkebillede i Danmark var lastbilerne fra General Motors og Ford de fleste. Chrysler produkterne gled ud hen mod årtiets slutning.

Vognmand Holger Mathiesen i Christiansfeldt havde gennem krigen klarret sin specialtransport af levende kreaturer til samlestedene på Kolding Havn med en REO 1937 og en Bedford 1939. I 1946 fik han mulighed for at købe en ny lastbil, og det blev en Fargo, man havde ikke mulighed for at vælge, man måtte tage hvad der bød sig. Havde Mathiesen kunnet få en amerikansk lastbil med benzinmotor, havde han foretrukket det.

Fargo'en var en snub nose, dvs. førerhuset var rykket fremad, således at motoren tildels fyldte midten i førerhuset.

At Fargo'en var udstyret med en Perkins dieselmotor gjorde ikke støjen i førerhuset mindre, at man skulle omstille sig til en højrestyret bil var også ubekvemt.

Allerede i 1930'erne lærte danske chauffører englændernes særlige snub nose design at kende i den lille Ford Bulldog lastbil. I denne model sad føreren med motorafskærmningen som støtte for højre arm, og gearstangen måtte han gribe efter ved førerhusbagvæggen. Amerikanerne rykkede også førerhuset fremad, men løftede det samtidig, modeldesignet kaldte de COE, cab over engine, en mere elegant løsning end englændernes snub nose.

P. E. Hansen



## BORNHOLMS AUTOMOBILMUSEUM



Museet har åbent fra  
kl. 10.00 til kl. 17.00  
på alle hverdage fra maj til oktober



På Grammegårdsvej 1 i Åkirkeby på Bornholm ligger der et spændende museum med 70 gamle biler og motorcykler, 60 små og store stationære motorer, og desuden en masse andre gamle tekniske sager.

Museet er skabt af mekaniker Ole Hermansen, der i mere end 30 år har samlet og restaureret gamle køretøjer og motorer. Museet blev åbnet den 5. juni 1989, og har altså i år 10 års jubilæum.

På museet kan man opleve en enestående samling af køretøjer, lige fra store sjældenheder til bedstefars dagligbil eller hans første motorcykel. Af de ældste kan nævnes en Metz fra 1909 og en Belsize fra 1911.

På museet findes der i øvrigt også et komplet bornholmsk motorværksted fra 1920, dengang hestevognen blev motoriseret.





## Salut

Da O.T. Neel i 1954 tog initiativet til Dansk Veteranbil Klub var det naturligtvis også ham der som dreven jurist formulerede klubbens vedtægter. Og på baggrund af stor erfaring fra anden foreningsvirksomhed og fra selskabsbestyrelser udformede han også nogle mere kuriøse bestemmelser. For eksempel at klubbens medlemmer steds i deres færden skulle optræde sådan at klubbens mål og virke ikke blev bragt i miskredit, og at medlemmerne var mere vidtgående forpligtet overfor hinanden end sædvanligt i foreninger. Navnlig således at ørkesløst kævl var bandlyst.

Da DVK mange år senere var vokset til noget, Neel næppe havde forestillet sig, var jeg medlem af et udvalg som skulle modernisere vedtægterne. Vi var flere som mente at disse paragraffer skulle stå urørte, men nu ville Neel have dem fjernet.

Om de blev det husker jeg faktisk ikke - men det er i hvert fald tydeligt at DVK's nuværende bestyrelse ikke kender dem.

Det er i dag fjorten dage siden den chokerende meddelelse kom om at den ny bestyrelse havde fjernet Poul Suhr som formand - vel vi-

dende at han så også ville frasige sig hvervet som bladredaktør (skønt den afgående bestyrelse netop havde efterkommet hans ønske om et symbolsk honorar, og skønt stemningen på generalforsamlingen var god). Bestyrelsen har ikke i den mellemliggende tid anset det for fornødent at give nogen oplysning om sin for DVK meget uheldige, for ikke at sige farlige beslutning til Veteran Tidendes faste stab af skrivende, foto-graferende og tegnende medarbejdere.

Jeg har ikke haft kontakt med dem alle, men dem jeg har talt med er enige med mig i at det er et slag i ansigtet på os der har gjort et betragteligt arbejde med DVK's blad/blade (for mit eget vedkommende siden 1964, to år efter at jeg blev medlem. Også med opbygningen af foto- og filmarkiv og en meget stor del af biblioteket).

Hvad bestyrelsen har tænkt sig ved jeg derfor ikke. Jeg er selvfølgelig selv opsat på stadig at handle i klubbens og dansk bilhistories interesse, men det kan blive svært.

Jeg har kendt og samarbejdet med samtlige DVK's formænd, de har selsagt været meget forskellige, men ingen har overgået Poul Suhr i arbejdsevne og idérigdom. Med kon-

sekvens fik han på kort tid ryddet op i tidligere uorden, og ikke mindst klubbens modtagelse af henvendelser fra medlemsemner kom der styr på. Hvor stort et arbejde redaktørhvervet har været skal man være fagmand for at bedømme.

Det er oplagt at han er blevet offer for personligt nid, for mangel på udsyn og fremsyn og for den åbenbart uudryddelige jantelov. Det man ikke selv evner eller har øje for, må andre heller ikke kunne.

Under opbygningen af den ny bladform har jeg da også haft kontroverser med Poul Suhr, men en af os har givet sig så vi er kommet overens på en civiliseret måde.

I dag er vores medlemsskare stor, men rænkesmedene vil forsøge at sprede deres snavs. Så beder jeg om at man har tiltro til en gammel rottes erfaring og dømmekraft. Jeg har ladet disse to uger gå, for at forsøge at beherske min vrede inden jeg nedskrev min opfattelse. Derfor vil jeg nu sige det på den måde at det er meget, meget uklogt, hvad bestyrelsen har gjort.

Ole Emil Riisager

## Vedr. formandsskiftet

Man må sige at den nye bestyrelse i DVK arbejder hurtigt og effektivt. Allerede på det første bestyrelsesmøde, hvor man skulle vælge formand, kasserer, sekretær m.m. blev der valgt ny formand. Da jeg er under mistanke for at være med i den undergravende virksomhed, der er foregået mod Poul Suhr ved min opstilling af Steffen Jørgensen og Jørgen Stets, vil jeg hermed gøre opmærksom på, at mine intentioner om den

fremtidige bestyrelse gik i den modsatte retning. Det undrer mig, at man endnu før man overhovedet har prøvet at samarbejde, er så sikker på at man trænger til en ny formand. Man kan mene om Poul Suhr hvad man vil, men det arbejde der er udført til gavn for DVK i hans regeringstid bør der ikke kastes smuds på, som det ved bestyrelsens handling her er sket. Man gav det ikke en chance. Det er beklageligt for DVK's omdømme, at nogle få bestyrelsesmedlemmer med

deres systematiske kritik kan påvirke en ny bestyrelse til en så drastisk beslutning, der bemærkes langt ud over vore egne enemærker.

Nu må vi håbe, at den nye bestyrelse vil være i stand til at løfte arven og køre videre med fortsat fremgang, som det er sket i de senere år. Vi forventer det faktisk.

Egon Neesgaard



### Ny formand i klubben - kan det være rigtigt?

Man hører, at den nye bestyrelse efter generalforsamlingen har valgt en ny formand for klubben, og således må, set med et menigt medlems øje, bestyrelsen stå med et vældigt forklaringsproblem.

Nu er DVK en anstændig og pæn klub for ældre køretøjer, og vi har tradition for, at vi ikke dyrker ørkesløs kævl. Jeg anser det ikke for ørkeløst kævl, når man påpeger, at der må være nogen, der ikke spiller med åbne kort.

Når der sker så stor en udskiftning i vor bestyrelse, og et af resultaterne heraf er udskiftning af formanden, så må der være foregået et eller andet mindre pænt.

Alle de nye er jo præsenteret i VT nr. 274, og de er foreslået af agtværdige medlemmer. Det er godt nok ikke alle, der har fremsat en programerklæring, men de, der er fremsat, er positive og taler om at styrke medlemspleje på forskelli-

ge fronter, og det er jo godt. Ingen toner rent flag og beder om en anden lyd i klubben ved f.eks. udskiftning af formanden. Det havde ellers været fair play.

Ved generalforsamlingen fremlagde formanden bestyrelsens beretning, der blev godkendt efter sædvanlig snak frem og tilbage. Læg mærke til, at der ikke af nogen blev krævet godkendelse med modifikationer.

Således har klubbens virksomhed under den gamle formand fået opbakning af generalforsamlingen, og der ligger også heri en opbakning for det videre virke i det næste år. I beretningen står bl.a., at „bestyrelsens målsætning vil fortsat være at skabe stabilitet og et godt klubliv med god service og gode tilbud til medlemmerne.“ Som leder for bestyrelsen har den nu gåede formand Poul Suhr haft ansvaret for denne virksomhed. Og da en leder skal vurderes på sin virksomheds samlede resultater, anerkender bestyrelsen ham ved at fyre ham.

Er det i generalforsamlingen og medlemmernes interesse?

Poul Suhr har ledet klubben i en svær tid, efter mange ting gik skævt. Der er indkørt ny forsikringsaftaler, der er indkørt ny forretningsførelse på Nivågård, BhT og VT er „kørt sammen“ og klubbens hele renommé udadtil opleves godt. Poul har været en meget engageret formand, og jeg ved, at han har brugt megen tid herpå.

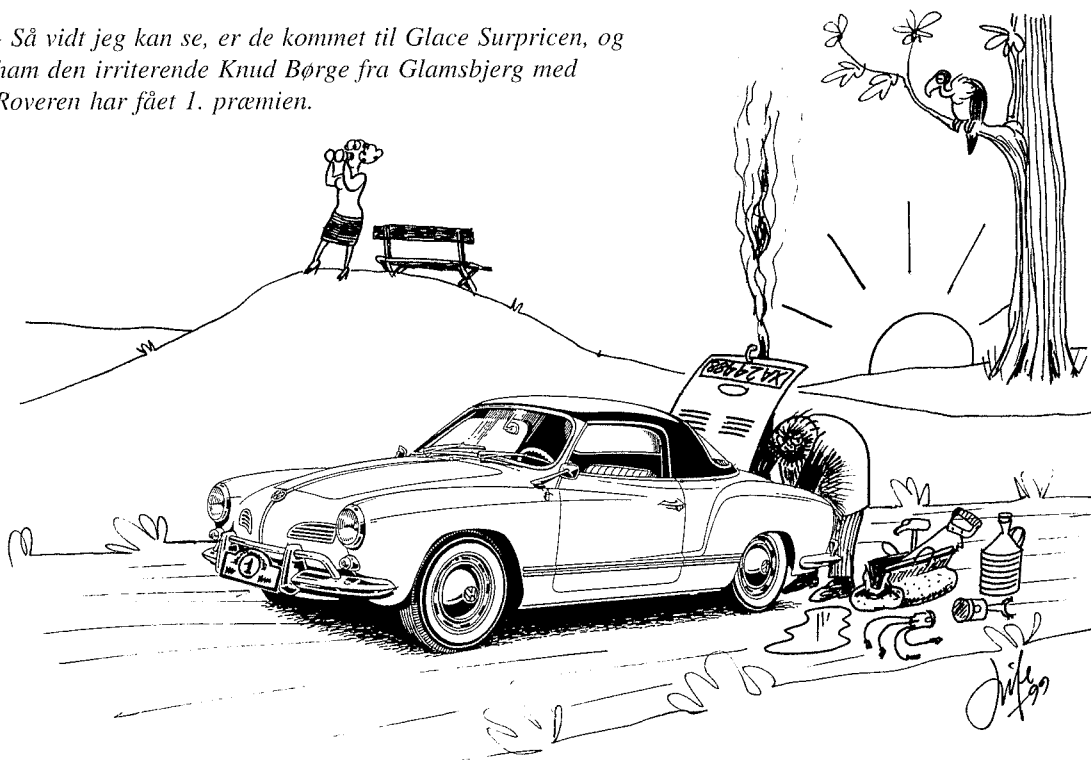
Da ingen skal tro, at dette skrevne er en del i et fordægtighederens spil, vil jeg anføre, at jeg har skrevet dette af egen drift og ikke med ført pen.

Bestyrelsen vælger jo efter vort lovsat selv formand, så der er kun at sige rigtig god fornøjelse til den ny formand og bestyrelse.

Men de har et forklaringsproblem.

Leif Gr.Thomsen

- Så vidt jeg kan se, er de kommet til Glace Surpricen, og ham den irriterende Knud Børge fra Glamsbjerg med Roveren har fået 1. præmien.





# Fiat 1500 1937



Tekst: Thom Bang Pedersen

Foto: Egon Neesgaard, T. B. Pedersen

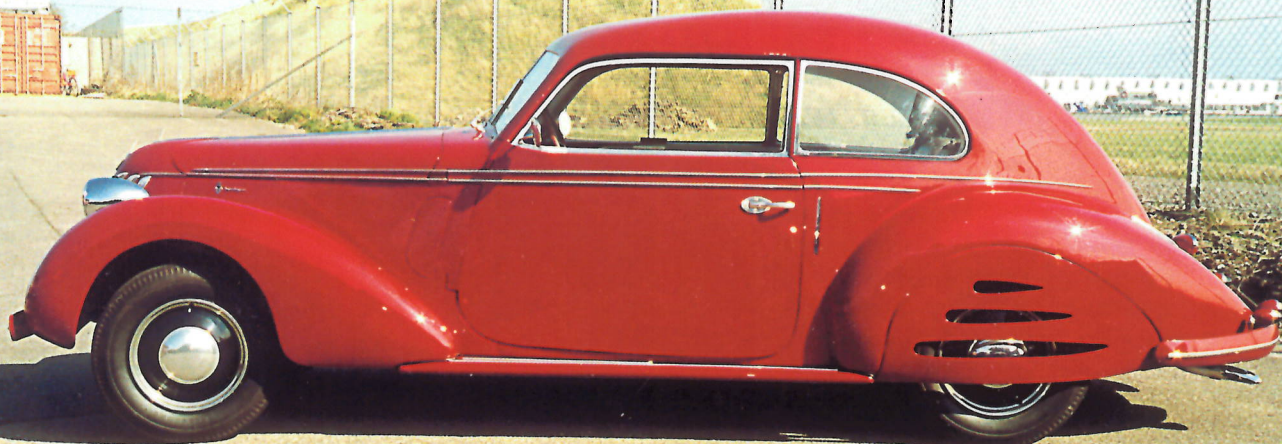


Vægten er fjenden  
Luftmodstanden er forhindringen  
Eneste superlette helt i metal, formgivet efter vinden.

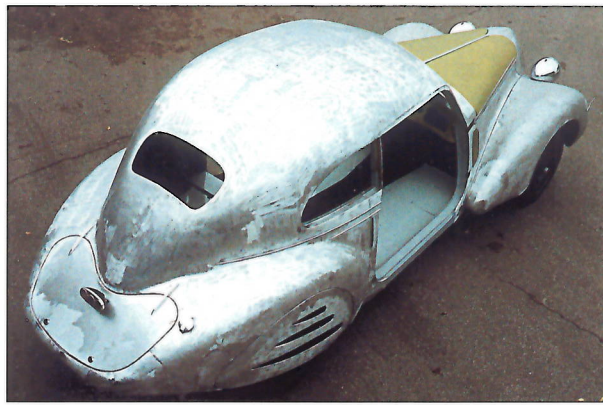
Dette var nogle af de slogans Touring brugte, da de præsenterede deres nye Superleggera model fra Fiat i 1938.







Hos ophuggeren 1977.



Til venstre: 1991. Prøvesamling.

1995. Karrosseriet ved at tage form.

**Historien begyndte allerede i 1935 da Fiat præsenterede sin nye 1500-model på Milano Auto Show 9.-30. november.**

Denne nye Fiat-model indledte en ny epoke i historien, med sit strømlinie-

formet karrosseri og sin avancerede undervogn. Karrosseriet mindede meget om Chrysler Airflow.

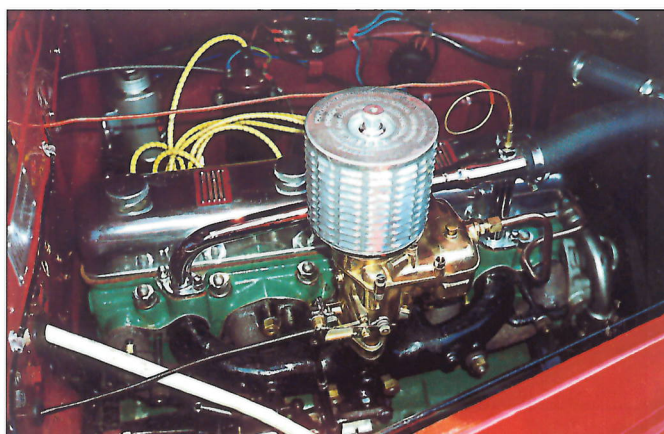
Undervognen er meget speciel med en centerramme, formet som et kryds med et rør på midten, heri ligger den

totalte kardan med midterleje. Den 1,5 l sekscylindrede motor har en boring på 65 mm, slaglængde 75 mm, topventiler med stødstænger, 4 hovedlejer og svingningsdæmper på krumtappen, effekten er 45 HK ved 4100 omdrejninger. Koblingen er en-

*Fortsættes næste side*



Gammel og ny stol 1998







## MÅNEDENS KØRETØJ

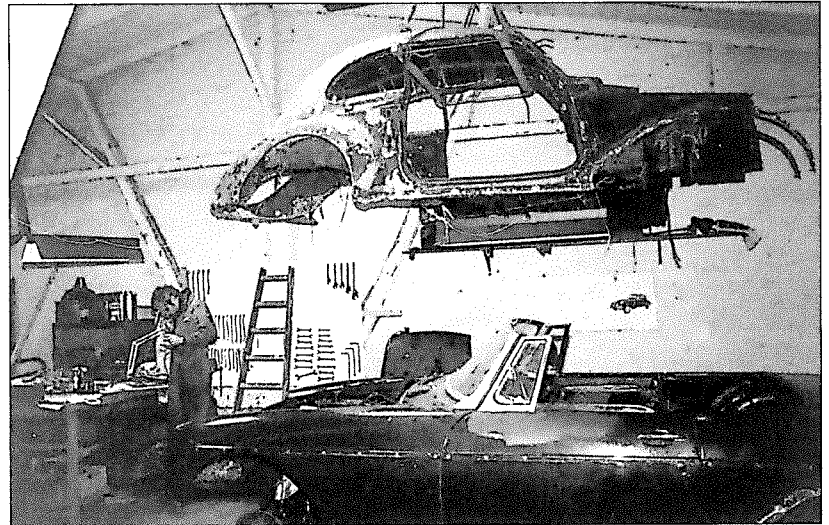
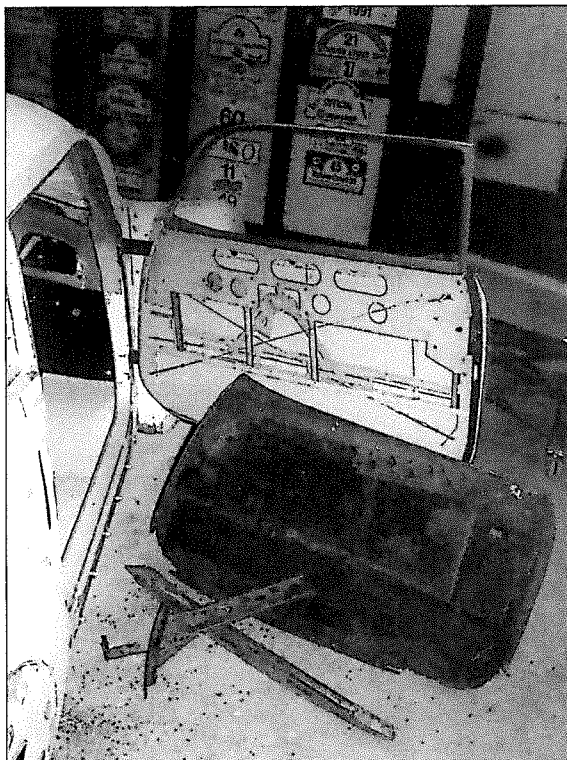
kelt tørplade, til en gearkasse med 4 fremadgående gear, synchromesh på 3. og 4. gear. Hjulophæng foran er uafhængigt med vandretliggende fjedre og hydrauliske støddæmpere i oliebadshus (Dubonnet), bagvogn er med stiv bagaksel, hydrauliske støddæmpere, langsgående halvelliptiske bladfjedre samt krængningsstabilisator. Bremses er Lockheed, hydrauliske med store tromler i aluminium, håndbremse på kardan. Elsystem 12 v, vægt 1070 kg. Der blev produceret ca. 42.500 Fiat 1500 fra 1.935 til 1948.

Denne for tiden avancerede vogn, var et godt emne for de forskellige karrosserifabrikker at bygge på, som Viotti, Stab Farina, Bertone, Pininfarina og naturligvis Touring. Touring startede allerede i 1935 med ombygning på Fiat 1500 basis, diverse cabriolet og sedan modeller.

I 1937 fik man tilladelse fra Fiat til at bygge en ny model 'Superleggera' på 1500 modellen og hermed er vi fremme ved sagens kerne:

### Fiat 1500 Berlina Superleggera Touring

1996.  
Ny og  
gammel  
dør.



1983. Fiat'en holder pause grundet M.G.

Denne model er bygget helt i aluminium, på et rørskelet af tynde stålrør, med døre og torpedo i stål. Formgivningen var designet i vindtunnel. Touring var et af de første firmaer der brugte vindtunnel i sin formgivning af karrosserier.

Denne serie vogne var ganske lille, mellem 5 og 10 stk., med samme linier og forskellige detaljer, alt er naturligvis håndlavet, et par detaljer er eksempelvis: plexiglas i sideruderne bagi samt bagrude også for at lette vægten. Nogle af disse vogne havde

også det nye patent i Vertical Louvres på fronten, og en enkelt havde Fiat's originale forlygter indbygget i skærmene. Den sidste af bilerne havde ny front og forskærme. Touring brugte ellers især karrosseriformen til Alfa Romeo.

Min historie med Fiat'en starter i 1980, da Ole Riisager ved et klubmøde fortæller mig om en interessant Fiat med aluminiumskarrosseri, 6 cyl. motor og mange andre goder. Jeg lavede en aftale med Henning Andersen

om at se på bilen. Så var jeg solgt og det blev bilen også - til mig. Det var tydeligt at se det var et kæmpe projekt, for hvem vidste noget om Fiat! Jeg gjorde ikke.

O.R. var en stor hjælp med til at skaffe lekturer både fra Fiat, England og fra Norge. Fra Fiat i Italien kom annoncebilledet med Touring Superleggera 1938. Dette var det første sikre identitetsbestemmelse, samt naturligvis de originale typeskilte som. sad i vognen. En ejer fandt vi også da Arne fra Roskilde havde lånt et billede af en speciel Fiat, dette havde O.R. i DVK's arkiv, så nu var der noget at arbejde ud fra. Selve bilen var komplet. Der manglede 2 hjulkapsler og uret, mens resten var i en elendig forfatning og bar tydeligt præg af at have stået hos en ophugger i 10 år. Her fandt Hans Bo vognen i 1977 og fik den hjem. Efter 2 ejere fik jeg den så i 1980.

Som ny blev vognen brugt til landevejstløb i Italien, og er derfor forsynet med en bronze Weber karburator, type 36DR, leveret af firmaet Siata i Torino. I begyndelsen af fyrerne blev vognen importeret til Danmark, og i 1952 køber Villy Hansen vognen. Hr. Hansen havde megen fornøjelse af bilen, bl.a. flere ferieture til Italien. Selv dengang vakte bilen opsigt dernede. I 1959 køber Hr. Hansens nabo Arne Pedersen bilen og i 1966 bliver den solgt til Fiat i Roskilde. Herefter kom den til Bo-





rup og endte til sidst hos ophuggeren.

Restaureringen af sådan et projekt kræver megen tid og tålmodighed og en masse forståelse fra familie og gode venner, men med deres hjælp kan det lade sig gøre at holde gnisten i 18 år.

Der var kun én vej med dette projekt, og det var at starte fra en ende af. Total adskillelse og så se hvad der kunne bruges. Alu-karrossen blev hængt op under loftet i garagen. Dørene blev gemt af vejen (de var rustet op) alle alu-delene blev også lagt til side, så var der chassiset, motoren sad fast, så den kom ud og blev lagt på loftet. Karburatoren i bronze med alu-luftfilter lignede en overkommelig opgave, og så det flotte ventildæksel i aluminium.

Da disse dele var restaureret fik de ærespladsen på reolen derhjemme i mange år. Det var en god motivation.

En ekstra motor og gearkasse blev fundet i Stockholm. Forakslen med hjulophæng var totalt slidt op. En af vores venner i Tyskland havde købt en Veritas hvorpå der sad en sådan foraksel i fin stand, så den fik jeg

lov til at købe. Et par toppakninger blev fundet herhjemme gennem V.T.

Pludselig kom der en M.G. B ind i billedet, så Fiat'en lå stille et par år, men så havde vi også noget at køre i.

I 1986 udkom Touring Bogen, og herigennem fik jeg kontakt med Sign. Anderloni, hvis far byggede bilen. Dette gav yderligere en del nye informationer og restaureringen kom i gang igen. Chassiset begyndte at tage form, dørene blev taget frem, mon de kunne repareres, nej vi måtte lave 2 nye. Så kom der et par flytninger af garage, og til sidst måtte vi finde nye steder at være. Jeg fik garage på Amager, hvilket satte ekstra skub i tingene, chassiset var færdigt ex. motor, karrosseriet var stripet og prøvesamlet, nu skulle det bare svejses. Hvem kunne alu-svejse? Efter flere forsøg endte vi med en ombygget CO<sup>2</sup>-svejser og Argon. Det virkede godt med venners hjælp. Motoren kunne nu laves så den og reservemotoren blev sendt ud til Motor Henning, og karrossen kunne spartles og males. Maleren Pelle havde den rigtige farve: bordeauxrød, Fiat farve 516.

Motoren blev startet for første gang i 30 år den 8.2. 1998.

Sommerferien 1998 blev tilbragt, sammen med fru Jensen, i garagen med at sy indtræk og måtter, og så var indretningen stort set færdig. De første prøveture kume køres, det virkede lovende, især efter gearkasse, bagtøj og dynamo var blevet renoveret.

Vinteren 1998-99 blev der brevvekslet med nye italienske venner, da der nu via Sign. Anderloni er dukket endnu en vogn op, og med den 3 andre, heriblandt den der blev fundet i Frankrig i 1991, så nu er der 5 af disse vogne. Karrosserinumrene er ikke fortløbende, så de er bygget over en lang periode. Farve og numre er således: 2223-blå, 2355-bordeauxrød, 2367-grøn, 2425-rød og 2475-hvid.

Det kunne være interessant at samle disse biler en gang!!!

Den 12. april 1999 blev Fiat'en synet og godkendt - uden anmærkninger - og er nu klar til en spændende sommer med mange køreture, samt fejring af Fiat's 100 års jubilæum.

Thom Bang Pedersen

# Klubbens Swift indregistreret

I dette forår har klubbens Swift igen gennemgået en større reparation hos Iver Jensen i Horsens. Sidste år blev gearkassen og tændingsmagneten repareret, disse reparationer er beskrevet i Veteran Tidende nr. 264.

I 1998 deltog bilen i veteranbilløbet Styrkeprøven, der blev afholdt i Norge. For første gang gennemførte bilen løbet på egne hjul, men det blev konstateret, at der fortsat var ting, der burde rettes. Derfor besluttede bestyrelsen at lade Iver Jensen gennemgå bilen med sigte på at få den indregistreret med tidstypiske nummerplader.

Bilen er som englænder højrestyret, gearstangen er placeret indvendig ved højre karrosseriside, håndbremsen er placeret udvendig i højre side. Skiftemekanismen fungerer ved at føre gearstangen frem og tilbage samt aksial (sideværts) i et H i et kulissestyr. Der er tre fremadgear og et baggear, der sikres ved en pal. Aksialforskydningen sker ved en vandret aksel, der er lejret i to huller i gearkassegodset. Dels var hullerne slidte, dels var akslen slidt med krævedannelse, der besværliggjorde let gearskiftning. Der blev derfor fremstillet to bronzebøsninger til lejring af akslen, og for at få tilstrækkelig gods i bøsningerne blev hullerne i støbejernet revet op med rival, og der blev fremstillet en ny aksel. Gearskiftemekanismens stangforbindelser fra gearstang til gearkasse blev også repareret for slid. Øjeender på stangforbindelser var ovale og blev revet op og forsynet med nye bøsninger. Endvidere viste det sig, at stængerens længde måtte ændres, de var ulige lange, de skal være lige lange. Tilpasningen og justeringen af skiftemekanismen var et omfattende arbejde. Iver Jensen måtte ændre, prøve, ændre igen før skiftet gik som det skulle. Før reparationen kunne bilen ved uheldigt gearskift låse fast i to gear samtidig. Også koblingsbevægelsen blev repareret og justeret.

Forhjulene kunne ikke spores. På et tidligt tidspunkt i Swift'ens liv



havde man sammensvejst sporstangens justering, billede 1. Der blev fremstillet et gevindstykke med kontramøtrik og gevindbøsning, det sammensvejste blev skåret bort og nykonstruktionen isvejst i stedet. På billedet er det bortskårne bundet til sporstangen til illustration. Hvornår denne fuserreparation er foretaget lader sig ikke opklare.

Forhjulenes cambervinkel var forskellig, 15 og 20 mm målt på fælgen. Denne defekt blev oprettet med en til opgaven specielt fremstillet dorn, billede 2, der var udformet således, at man kunne rette den rørformede aksel med hammerslag, uden at slå direkte på akslen. Ved at varme svagt på akslens "strækside" var det en forholdsvis let operation. Ved forakslens demontering konstateres, at der mellem aksel og forfjedre var indlagt træklodser. Disse blev erstattet af to ståklodser, det lader sig ikke gøre at spænde dragebåndene stramt, når der indgår træ i opbygningen, træet vil give sig.

Bagtøjet blev adskilt for eftersyn, og det var en god idé. I bagtøjsolien, der var en mellemting af konsistensfedt og sirup, fandtes 41 større og min-

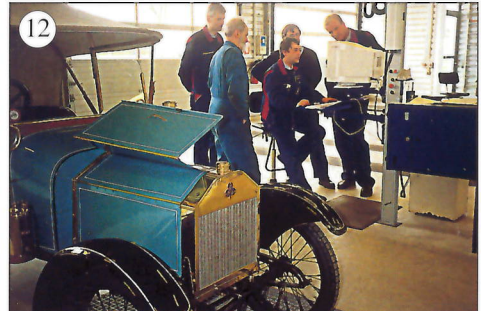
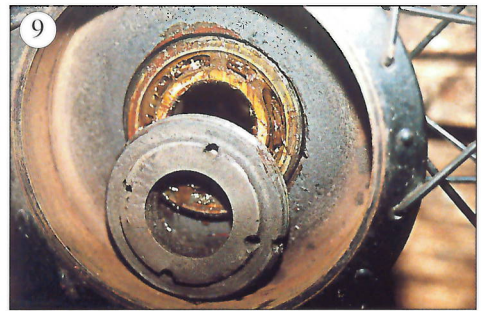
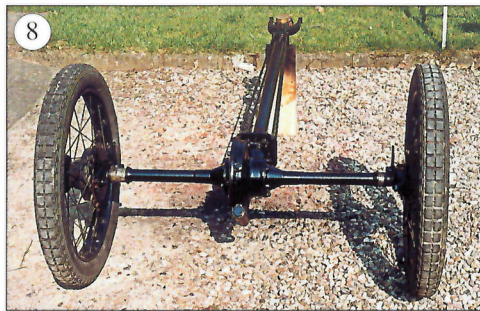
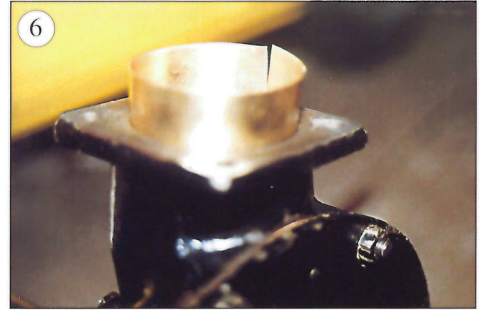
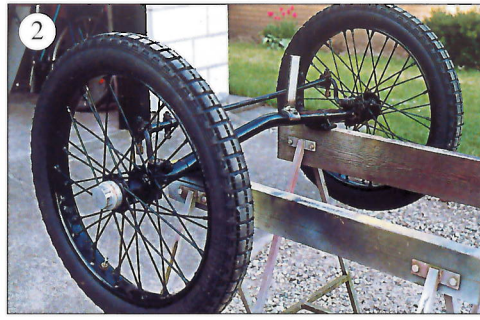
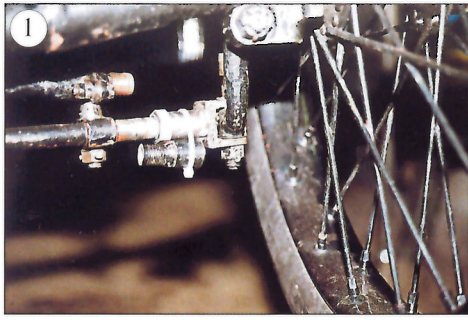
dre afbrækkede stykker af kron- og spidshjulets tænder, billede 3. Nye tænder blev tildannede med svejsemetal og tilfilet. Efter filearbejdet blev tænderne poleret med specialfiberskive for bedre at kunne bære oliefilmen. Endvidere var spidshjullejets yderkrans itu, og møtrikken der holder lejet havde defekt gevind, billede 4. Alle tre kuglelejer, se det "eksploderede" billede 5, blev udskiftet. For at fastholde lejer i hus og på aksel, måtte der indklemmes metalfolie, billede 6 viser folien før den afskæres. Alle lejer blev fastlåst med Loctite. Den defekte kardanakselmøtrik blev erstattet af en specialfremstillet.

For at erstatte det afbrækkede tandgods blev der på kron- og spidshjul pålagt svejsemetal, og tænder blev formet ved filing, billede 7 viser kronhjulet opspændt i skruestik før tændernes tildannes.

Bagakslernes tryklejer var i god stand. Der blev fremstillet nye pakninger, og i bagtøjets aftapningsprop blev monteret en magnet til at opfange evt. metalurenheder. Sluttelig blev bagtøjet sprøjtemalet.

Billed 8 viser det færdige bagtøj efter renoveringen.





Swift'ens håndbremse aktiverer tromlebremser på baghjulene, fodbremsen aktiverer en kardanbremse. En ikke særlig heldig konstruktion, idet kron- og spidshjul påvirkes ved bremsning, hvilket måske forklarer de afrevne tænder. Ved adskillelse af tromlebremserne konstateres, at møtrikken, billede 9, der holder baghjulsløjet på plads, var løs og raslede på akslen inde i tromlen. Endvidere at Swift-fabrikken konstruerede tromlebremserne uden bremsebelægning, støbejernsbakkerne trykkede direkte på ståltromlerne. Der blev pålimet et tyndt lag almindelig bremsebelægning og tilpasset, se billede 10.

Tændingsmagneten er koblet til motoren med en harddiskive. Af fladrem

blev fremstillet en ny skive, ved tidligere tændingsproblemer var konstateret, at de fire huller i skiven ikke skulle danne 90 grader vinkel. Ved at ændre vinklen lidt blev det muligt at justere magneten til korrekt tændingstidspunkt.

Swift'en fik to nye fordæk til erstatning af de to dæk, som var skævslet som følge af forkert fortøjsindstilling. For at sikre slangerne mod egerriplerne blev fælgene omviklet med afdækningstape.

Klubben ønskede at Swift'en skulle indregistreres med sit første nummer, P 317. Billede 11 og 12 viser fremstillingen for bilinspektionen i Horsens. Bilen skulle naturligvis på liften som andre biler der synes, men

det lod sig ikke gøre, Swift'en var for smalsporet. At det var en ældre sag, der blev fremstillet, viser bilassistenternes interesse for Swift'en da den indkodes på edb anlægget.

Iver Jensens sidste opgave var at fremstille beslag til P 317-nummerpladerne, som de så ud i 1913. Ved en fornuftig behandling med særlig forsigtig brug af fodbremsen kan Swift'en nu køre mange kilometer.

I Kristi Himmelfartsferien deltog Swift'en igen i Styrkeprøven, denne gang i Sverige, og den gennemførte de to etaper à 100 km i fin stil uden tekniske problemer. Bilen er nu afleveret på Teknisk Museum i Helsingør, hvor den i mange år har indgået i Trafikmuseet.





## “Satellitkørsel”

Jeg omtalte i sidste nummer af Nyhedsbrevet, at Trafikministeriet i samarbejde med Transportrådet har etableret et “Center for Trafik- og Transportforskning” med forskningslektor Jan Kildebogård som leder.

Centerets første opgave bliver at udvikle et brugbart system til “road-pricing” eller “satellitkørsel”.

Ifølge artikler i dagspressen vil Danmarks Tekniske Universitet (DTU) i samarbejde med Ålborg Universitets Center allerede den 26. maj 1999 præsentere den første prototype for politikerne. Jan Kildebogård udtaler samtidig, at hvis politikerne giver grønt lys, så vil det kun tage mellem 3 og 5 år, inden der kan foreligge et færdigt “road-pricing” system i Danmark.

“Road-pricing” er en vejafgift, hvor bilisten betaler en variabel kilometerafgift i forhold til, hvor bilisten kører, tidspunktet for kørslen og afhængig af køretøjet, man kører i.

De steder, hvor der er god offentlig transport og tæt trafik, skal der betales mere for at køre end i områder uden kollektiv trafik og med lidt trafik. Målet er at skåne miljøet og mindske presset på de hårdest belastede veje.

Afgiftssystemet er baseret på, at der installeres en computer med en radiomodtager i alle motorkøretøjer. Prisen for dette udstyr anslås til omkring 1.000 kr. pr. bil.

Radiomodtageren anvender signaler fra de 24 amerikanske GPS-satellitter (deraf navnet “satellitkørsel”), som konstant kredser omkring jorden, og som hele tiden udsender radiosignaler med oplysninger om tidspunkt og satellitens position i kredsløbet om jorden.

På den måde er det muligt løbende at bestemme et køretøjs position inden for en radius af 30 meter. Sammen med et digitalt vejkort i bilens computer kan der laves et avanceret afgiftssystem, som gør det muligt for politikerne at lægge afgifter på de typer kørsel, som man ønsker at begrænse.

Betalingen kan ske ved at bilisten løbende køber “afgiftskort” på sam-

me måde, som man køber taletidskort til nye mobiltelefoner. Derved sikres, at kørslen foregår uden central registrering af, hvor man har kørt.

Trafikminister Sonja Mikkelsen er begejstret for systemet. “Det giver en nyttigere måde at regulere afgifter på. Det skal være dyrere at køre, hvor det er miljøbelastende og billigere, hvor det ikke er så belastende. Det giver miljømæssigt store gevinster” siger hun.

“Tyskland indfører roadpricing i år 2002 for lastbiler, og jeg vil sikre, at vi er med ved bordet, når der laves fælles standarder” tilføjer hun.

Trafikministeren kan endnu ikke sige noget om, hvordan afgifterne skal skrues sammen - det skal behandles i Folketinget.

De radikales trafikpolitiske ordfører, Vibeke Peschardt, er meget positiv overfor de nye afgiftsmuligheder, der virker adfærdregulerende.

Venstre vil vente med at tage stilling, til der foreligger et brugbart system.

Samrådets bestyrelse mener, at den kørselsstatistik, som vi er i gang med at lave, vil være et vigtigt redskab til at overbevise politikerne om, at der skal laves særlige regler for veteran-køretøjers brug, når vi får “road-pricing.”

## Forslag om EU-direktiv for udrangerede motorkøretøjer

Som omtalt i sidste nummer af Nyhedsbrevet (nr. 1/99) har EU-parlamentet debatteret et direktivforslag, som beskæftiger sig med udrangerede motorkøretøjer og deres komponenter m.m. Forslaget kaldes “End of life Vehicles Directive.”

Den danske motorcykelorganisation Danske Motorcyklister Råd (DMC) oplyser, at der ved plenarmødet den 11. februar 1999 var et overvældende flertal af EU-parlamentets medlemmer, der stemte for, at motorcykler skal undtages fra “skrotningsdirektivet.”

Vi har desuden fået oplyst, at parlamentsmedlemmerne mente, at der skulle laves særregler for veterankøretøjer.

Der er imidlertid senere sket det kedelige, at EU-rådet ikke vil acceptere parlamentets ændringer.

Den endelige afgørelse af disse to ting venter på udnævnelsen af nye EU-kommisærer efter EU-valget.

Samrådets bestyrelse vil overveje, hvordan vi kan støtte de tidligere opnåede resultater. Vi er parat til at kontakte danske folketings- og EU-politikere for at redegøre for vores synspunkter og høre, hvordan vi eventuelt kan påvirke resultatet.

## Samrådets hjemmeside

Der har et stykke tid været problemer med Samrådets hjemmeside. Disse skulle nu være løst.

Vi er nu tæt på at have et edb-bibliotek med alle artikler i Nyhedsbreve siden begyndelsen i december 1993. Der er lavet et samlet indeks for alle Nyhedsbrevene.

Vi forventer, at biblioteket vil være i brug inden sommerferien.

Man kan desuden på hjemmesiden finde en oversigt over både inden- og udenlandske arrangementer for veterankøretøjer.

## FIVA-pas

På årsmødet i november 1998 blev der uddelt en kort redegørelse for, hvad det betyder, hvis man får udstedt et FIVA-pas for sit veteranmotorkøretøj.

Dette dokument skal man have, hvis man ønsker at deltage i et FIVA-arrangement.

Samtidig har FIVA planer om at oprette et edb-register over alle registrerede køretøjer. En af tankerne ved et sådant register er, at det vil være en hjælp, hvis man får stjålet sit køretøj, og tyvene forsøger at sælge det i udlandet.

Man kan høre nærmere om betingelserne for at få et sådant FIVA-pas ved at henvende sig til:

**Svend Aage Tholstrup**  
**Rimmersvej 18, Gl. Rye,**  
**8680 Ry**  
**Tlf. 86 89 80 48**

Alle ønskes rigtig god sommer med mange veteran-aktiviteter.

Ole Lindberg, den 9. maj 1999.





## ARRANGEMENTER OG LØBSINVITATIONER

### FANØ-MOTORLØBET 1999 - en markering af det første løb for 80 år siden!

International Fanø Motor Meetings - in memory.

4.-5. september 1999

Væddeløb på stranden ved Fanø Vesterhavsbad

- Deltagere:** Motorcykler fra før 1925 og åbne biler fra før 1930 - Opdelt i turist-, sports- og racerklasser efter slagvolumen.
- Banen:** 1/4 mile (402 m) afspærret bane på den fine tørre sandstrand - langt fra vandkanten.
- Løbsform:** Lørdag eftermiddag, Tidskørsel med enkeltstarter - stående start. Søndag eftermiddag. Handicapløb med 2-4 deltagere pr. heat. Stående start.
- Startgebyr:** Kr. 250,- pr. kører. Der kræves hverken indregistrering af køretøjet eller kørelicens.
- Publikum:** Alle med lidt teknisk og historisk interesse er velkommen til at kigge med - når man bare holder sig udenfor den afspærrede bane. Der er fri entre.  
På stranden parkeres besøgende veteran-, vintage- og klassiske motorcykler og biler, billeder, genstande, pokaler m.m. fra tiden omkring de „rigtige“ Fanø-motorløb. Også her er der fri entre.
- Programmer, plakater:** Sælges i området hele weekenden. Overskuddet hjælper med til at dække udgifterne ved arrangementet.
- Info færge:** Scanlines 3315 1515
- Info ophold m.m.:** Fanø Turistbureau 7516 2600. Fax 7516 2903
- Arrangør:** Dansk Motorklub & Fanø Lokalhistorisk Forening i samarbejde med Danmarks Veteran Motorcykleklub.
- Tilmelding til løbet:** Senest den 1. august 1999. Fanø Lokalhistorisk Forening, Jørgen Lind, Møllegården, Sønderho, 6720 Fanø. Tlf. 7516 4114. Fax 7516 4514

- ta' hele familien og dit gamle køretøj med til Fanø-motorløbene 1999!

MT-10 officiel  
præmiesponsor  
Gavnø 1999



## „spinder som en kat“

Siger Kai Wredstrøm fra Klippinge efter at han har givet sin Anglia fra 1960 og sin MG Montego fra 1986 **MT-10**. Kaj tilføjer „længere pr. liter og væsentlig mindre olieforbrug, - så hvis du vil glæde din bil og din pengepung, så se at komme i gang med MT-10, så bliver du garanteret lige så glad, som jeg er.“

Ovenstående er citat fra et brev vi har modtaget fra Kai Wredstrøm.

Med MT-10 Beskytter du optimalt motor, gearkasse m.m. mod slid, forlænger levetid, reducerer olieforbrug, kører længere pr. liter og reducerer støj fra f.eks. gearkasse.

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: 250 ml spar kr. 84,- kun kr. 265,-

ring og bestil  
32535922

**Gratis**

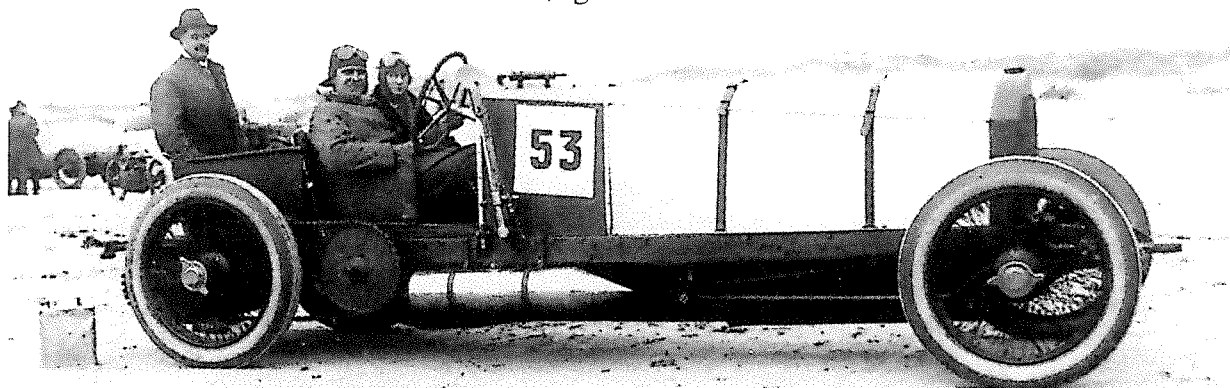
Ring og få tilsendt gratis prøve på MT-10 TM og test selv MT-10<sup>TM</sup>'s enestående friktions-reducerende evne.

MT-10<sup>TM</sup> 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<sup>TM</sup> og de andre specialsmøreprodukter med MT-10<sup>TM</sup>.

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

# Gensyn på Fanø

Af Jørgen Lind



SCARISCROW 1922

**Lord Montague of Beaulieu beklagede efter vores første henvendelse, at Malcolm Campbells berømte gamle 350 HP SUNBEAM „BLUEBIRD“, som står udstillet på National Motor Museum i England, har en „broken engine“, og derfor ikke kan deltage i FANØ-MOTORLØBET den 4.-5. september 1999. Men Lord'en ønskede os held og lykke med arrangementet, og glæder sig til at læse om det.**

Efter en ny henvendelse har museets Chief Engineer, Douglas Hill, meddelt os den gode nyhed, at bilen kan bringes til Fanø igen og udstilles i forbindelse med markeringen af 80-året for det første løb på Fanø Strand i 1919 - på betingelse af, at arrangørerne afholder udgifterne til transporten og chaufførens ophold samt drager omsorg for, at bilen forsikres behørigt under opholdet.

Med velvillig sponsorstøtte håber vi, at disse ikke uopnåelige betingelser kan opfyldes.

Bugatti-ejeren Mr. John North fra Washington, USA, ejer også den noget specielle „SCARISCROW“, som englænderen E.T. Scarisbrick deltog med i FANØ-MOTORLØBET 1922. Mr. North er meget villig til at bringe raceren den lange vej til Fanø - naturligvis forudsat, at arrangørerne betaler transporten frem og tilbage over Atlanten - og glæder sig i øvrigt til afprøve den på stranden, meget gerne mere end 1/4 mile! ly-

der hilsenen. Også her håber vi på sponsorstøtte.

ADAM OPEL AG i Rüsselsheim i Tyskland opbevarer endnu et markant minde om FANØ-MOTORLØBET: den store 260 PS „BOLIDEN“ OPEL, som den navnkundige fabrikskører Carl Jörns kørte i løbet 1923 og 1924. En af vore motorkammerater, en tysk fotograf, der undertiden har historiske opgaver for OPEL, har banet vejen for os til chefen for fabrikkens „Institutielle Aktivitäten“. Det er nu spændende, om Heinz Zettl imødekommer vores skriftlige anmodning og sender det fuldt funktionsdygtige klenodie til Fanø i september!

Jamen, er det udgiften og ulejligheden værd specielt at hente de tre så gamle biler så langvejs fra helt til Fanø igen, bare fordi de har kørt frem og tilbage på stranden for 75-80 år siden?

Ja, netop fordi de tre store biler simpelthen er helt enestående i historisk

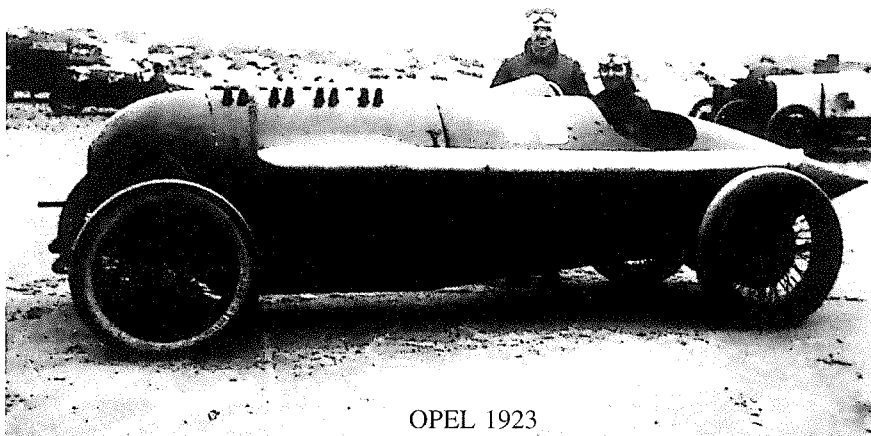
og teknisk henseende - og fordi de overhovedet findes endnu!

Hvad enten det lykkes os at få gigantterne til Fanø eller ej, så er de under alle omstændigheder en nærmere omtale værd...

350 H P SUNBEAM er konstrueret af den engelske Sunbeam-fabriks franske cheffingeniør Louis Coatalen allerede i 1920. Den er forsynet med en SUNBEAM V-12 cyl. flymotor på 18.322 cc med overliggende knastaksler, 4 ventiler pr. cylinder, som har en ydelse på 350 HK.

Vognen er specielt konstrueret til rekordkørsler og specielt til Brooklands-banen i Weybridge, England, hvor Kenelm Lee Guinness den 17. maj 1922 satte WORLD LAND SPEED RECORD i den med 133,75 miles i timen over 1 kilometer. I øvrigt den sidste rekord, der blev sat på Brooklands-banen var blevet for kort til højere hastigheder.

Senere på året lånte Captain Malcolm Campbell samme vogn og på



OPEL 1923

## GENSYN PÅ FANØ

Saltburn stranden i Yorkshire øgede han rekorden til 138 m.p.h. med „håndmålt“ tid, som ikke blev officielt anerkendt. Kort før Fanø-Løbet i 1923 havde Campbell købt SUNBEAMen - nu kaldet „BLUEBIRD“ som hans øvrige rekordbiler - og søndag den 24. juni opnåede han 137,72 m.p.h. i gennemsnit i begge retninger og 146,40 m.p.h. „one way“ på Fanø Strand. Men heller ikke disse rekorder blev anerkendt, da de officielle franske tidtagere ikke havde været til stede!

Senere samme år på Saltburn øgede Campbell rekorden til 145 m.p.h., men denne gang svigtede de officielle tidtagningsapparater! Tilbage på Fanø i august 1924 skulle rekorden for alvor sættes, men ved 140 m.p.h. forlod begge bagdæk bilen. I næste forsøg med nye bagdæk løb højre for-dæk af fælgen, ramte den 14-årige Aage Borck Clausen, der døde af kvæstelserne samme aften. Ulykken blev begyndelsen til enden på Fanø-Motorløbene.

Kort efter tog Malcolm Campbell vognen med til Pendine Sands i Carmarthenshire, Wales, og der lykkedes det ham endelig at hæve rekorden til 146,16 m.p.h. - officielt!

Den 21. juli 1925 nåede han lige over 150 m.p.h. på samme strand. Det blev den sidste verdensrekord, som denne berømte SUNBEAM satte, ingen andre biler har sat så mange verdensrekorder!

E.T. Scarisbricks „SCARISCROW“ er bygget til race på Brooklands-banen, tydeligvis stærkt inspireret af Count Zborowski's berømte „Chitty-Bang-Bang I“ i dens endelige form.

BENZ-motoren stammer fra et tysk fly fundet i Frankrig. Efter Den første Verdenskrig kom E.T. Scarisbrick i besiddelse af denne motor, som han hos firmaet CROWE & Co. i London lod montere i et forstærket MERCEDES-chassis. Uden at vide det havde han i virkeligheden skabt verdens første MERCEDES-BENZ - 4-5 år før MERCEDES og BENZ selv gjorde det!

Bilens kolossale BENZ IV Sü flymotor er 6-cyl. med et slagvolumen på 18.882 cc - den største, der nogensinde har kørt på Fanø Strand. Den har (naturligvis) overliggende knastaksel og 4 ventiler pr. cylinder samt 2 kompressorer. Motoren yder 240 HK ved bare 1250 o/min., hvilket i højeste gear skulle svare til 185 km/t.

Bilen klarede 163,4 km/t i gennemsnit over kilometeren med 173 km/t som bedste resultat målt den ene vej, så den har ikke nået meget over 1000 o/min. eller op i højeste gear!

Så vidt det kan konstateres, har „SCARISCROW“ aldrig deltaget i andre løb end på Fanø i 1922, og vi glæder os til at få historien om, hvordan den har overlevet og er kommet til USA...

260 PS „BOLIDEN“ OPEL er konstrueret af fabrikens egne ingeniører allerede i 1914, og er baseret på OPELs Grand Prix-racer fra 1913, men alt er bare større.

En boring på 125 mm og en slaglængde på 250 mm giver hver cylinder et slagvolumen på mere end 3.000 cc, og alle 4 cylindre tilsammen på 12.300 cc - stor som en skibsmotor, og den største bilmotor i OPELs nu 100-årige historie. Motoren er med 1 overliggende knastaksel og har 4 ventiler og 2 tændrør pr. cylinder. På grund af den enorme byggehøjde stikker ventilfjedrene og -stammerne helt op gennem motorhjelmen. Motoren yder 260 HK ved det maksimale omdrejningstal på 2900

o/min. Et højere omdrejningstal er teknisk uopnåeligt, idet stempelhastigheden vil blive astronomisk høj! Drejningsmomentet er ikke kendt og sandsynligvis aldrig målt, fordi bremserne på datidens motorprøvebænke ikke forslog.

Den som kommer for tæt på udstødningens „ovnrør“ når motoren er igang, risikerer at få et midlertidigt udfald i hørelsen!

Vognen har deltaget i mange forskellige bjerg- og hastighedsløb med forskellige varianter i karrosseriet. „Boliden“s tophastighed kan man kun gætte på. I Fanø-løbet i 1923 fik den målt en hastighed på 190,6 km/t over kilometeren én vej og 189,2 km/t i gennemsnit frem og tilbage.

OPELs berømte fabrikskører gennem 23 år Carl Jörns, som også sad bag rattet af monstret på Fanø, erkendte engang mange år senere: „Vognen må vel have kunnet løbe 250 km/t, jeg har dog aldrig kørt den helt ud...“ Og i dag findes der vel næppe noget fornuftigt menneske, der kan, tør - eller giver lov til det!

DANSK MOTORKLUB og FANØ LOKALHISTORISKE FORENING i samarbejde med DANMARKS VETERANMOTORCYKLEKLUB byder alle interesserede velkommen til det åbne klubarrangement, en spændende weekend med mange aktive gamle køretøjer, og et forhåbentligt GENSYN PÅ FANØ med de tre giganter.



SUNBEAM 1924

## BOGANMELDELSER

**Dansk Automobil Sports Union har fejret 50 års jubilæum og i den anledning udgivet en flot bog, „Dansk Bilsport i 50 År“.**

**Den er ikke alene flot, i stort format og fint tryk, den er i kraft af sit indhold uundværlig for enhver som er blot en smule interesseret i dansk bilsport.**

Uanset læserens aldersklasse kan man dyrke sin nostalgi, for titlen skal ikke tages helt bogstaveligt, bogen dækker så at sige hele århundredet. Den begynder med et afsnit om 1900 til DASU's stiftelse i 1948, forøvrigt næsten udelukkende illustreret med billeder udlånt af Dansk Veteranbil Klub. Bogen er i det hele taget meget rig på glimrende billeder, mange af dem i farver.

Teksten består dels af kronologisk opførte noter, dels kapitler om de større emner. Hovedforfatter og redaktør er Morten Alstrup, som har lagt et meget stort og systematisk arbejde i sit hverv. Desuden har der medvirket specialister i emner som

orienteringsløb, rally (herunder dansk deltagelse i Monte Carlo osv), Roskilde Ring og karting. Man bliver selvfølgelig også indført i DASU's opståen og historie.

Heldigvis kan bogen også erhverves af os der ikke er medlemmer af DASU, den fås for den rørende lave pris af ..... kroner ved henvendelse til DASU, 4326 2626

Det gamle Bilhistorisk Tidsskrift sluttede med et nummer om politiets motorkøretøjer. Efter bedste evne skrabet sammen af Deres Ærbødige. Nu foreligger en langt mere omfattende og sagkyndig behandling af især bilparken i Politihistorisk Selskabs årsskrift for 1998. Med vores egen Erik Kristoffersen som hovedforfatter, han har tidligere i to af årsskrifterne skrevet om politiets motorcykler.

Erik beretter selv om politiets biler op til slutningen af 1960'erne, desuden er der kapitler af andre forfattere om Automobilloven af 1903, om „Transport ved Århus politi“, „Ål-

borg politis motorisering“ og „Badekar, salatfade og skovvogne“.

Tilsammen cirka 125 af årsskriftets 166 sider. I tilgift får man så andre spændende politi-emner, fx „Fingeraftrykkets spæde start“.

Til vores artikel i BhT havde vi lånt hovedparten af billedmaterialet af politihistorikerne, omvendt har vi i ganske beskedent omfang bidraget til årsskriftet, som altså rummer langt flere billeder end vi havde.

Forudsat bestyrelsens godkendelse kan enhver blive medlem af Politihistorisk Selskab for kun 120 kroner om året, pensionister dog 60 kroner. Og så får man frit årsskriftet.

Selskabet har sekretariat Læssøsgade 17, 2200 København N, men flytter i foråret om hjørnet til Fælledvej 20, samme sted som Politihistorisk Museum - der i år gennemgår en større ombygning, hvorfor der i nogle måneder vil være lukket. Ellers er der åbent tirsdag og torsdag 10-16 og første søndag i hver måned 11-15.

EMIL

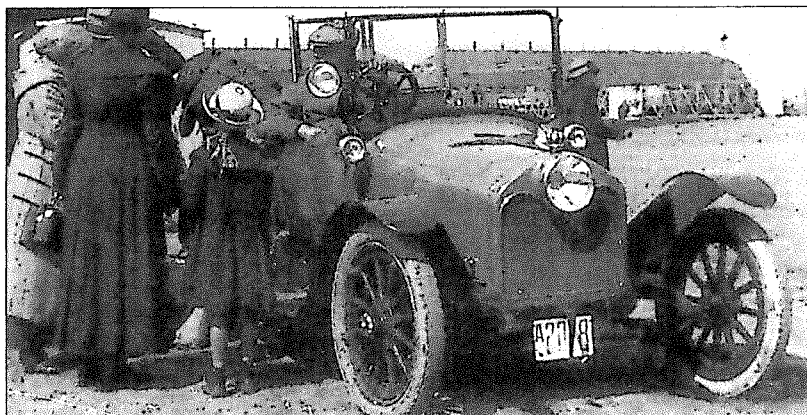
## KONKURRENCEN

Deres Ærbødige præsterede i sidste blad en gedigen tanketorsk ved at skrive at konkurrencebilen i nummeret før havde været en Saxon - skønt jeg udmærket vidste at det var en Briscoe.

Fadæsen er med rette blevet påpeget af flere - forklaringen er at jeg lige havde siddet med et fotografi af en Saxon foran mig.

Men altså, flere svarede rigtigt at den enøjede bil var en Briscoe, og vi har valgt at lade lodtrækningen omfatte både dem der oprindeligt sendte rigtige svar ind og dem der har gjort indsigelse. Vinderen af månedens Fanø-bog er så Jarl Mouritzen, Birkerød.

Benjamin Briscoe præsenterede bilen på udstillingen i New York i januar 1914 og produktionen fortsatte uden væsentlige ændringer året efter, så det er ikke til at se hvilken af



de to årgange det er. Fra 1916 fik den to forlygter, dels fordi publikum ikke syntes om den enlige, dels fordi den ikke opfyldte kravene i visse amerikanske stater. Forrhjulet, starter, dynamo og speedometer blev anset for luksus og måtte betales for sig. Produktionen af Briscoe ophørte i 1921.

Bilen er fotograferet på havnen i

Esbjerg ved Fanø-færgens leje, og efter nummerpladen har den tilhørt grosserer Melchior i Vedbæk.

Den svenske bil på fotografiet i majnummeret er en Chandler Six 1920-21. Derimod er det stadig uopklaret hvad fotografens lille vogn har været for en. Den ser mig nærmest fransk ud.

EMIL



## Odsherredløbet 1999



Tager man dansk synonym ordbog og slår op under ordet **ekvipage**, ser man det dækkes også af **ordene herskabsvogn, køretøj, stads-vogn, karet, karrøse**. Alle disse kategorier var repræsenteret mellem Odsherredløbets 65 deltagere d. 1. maj.

Vi var meget glade for at interessen var så stor, men betænkelige ved hvordan et så stort løb skulle forløbe.

Præsentationen af de enkelte deltagere måtte naturligvis afkortes i henhold til det der var planlagt, men i løbet af godt en halv time var alle sendt afsted.

Første mål var gågaden i Nykøbing. Politiet havde forlangt at vi kun kørte igennem, fordi de mente at stop ville give problemer. Gaden var fyldt

med mennesker så det var nok et rigtigt forlangende.

Ugeavisen, som er vor lokale annonceavis, og Regionalen fra Næstved dækkede vores løb på bedste måde, derfor var der mange tilskuere lige fra kl. 9.00.

Vi bør være ærlige, det er nu dejligt at se så mange stå langs ruten og vente med smil og vink når vi kommer forbi.

Vejret var klart og udsynet derfor godt på vores tur til spidsen af Sjællands Odde - Gniben.

Her mærkede vi der kørte i lukket vogn, hvor skarp vinden var og hvor tapre de der kørte i åben vogn og på motorcykle var - men en åben bil er nu også smukkeste som sådan.

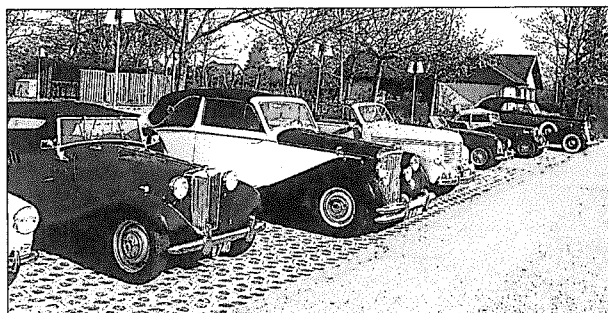
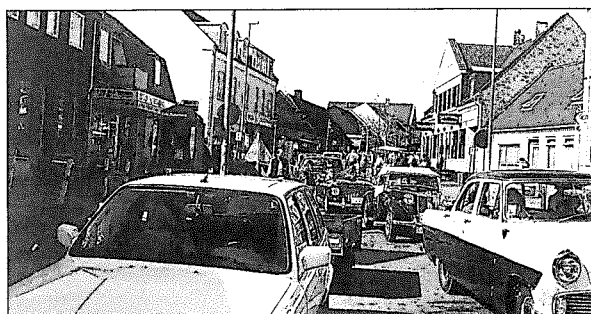
På turen tilbage var der besigtigelse af møllen i Lumsås. Den friske vind var lige tilpas, så der var god gang i

vingerne og dermed malingen af korn. Mange fik købt noget nymalet mel med hjem. Møllen er rigt dekoreret indvendig, fordi den sidste møller gik trofast derop hver dag til trods for, at mange gårde havde fået elektrisk kværn. For at få ventetiden til at gå, blev bjælker og stolper be-malet på smukkeste vis.

Turen sluttede i Højby Hallen, hvor fru Helle havde sørget for at der var en dejlig buffet. Snakken gik godt, stemningen var god som den havde været hele dagen.

Til næste år er St. Bededag lørdag den 20. maj, slå kryds i kalenderen, for så køres Odsherredløbet igen - Da kan man jo næsten have badetøj med!

*På gensyn  
Tove og Ole*







## ARRANGEMENTER OG LØBSINVITATIONER



### Lørdag den 21. august 1999

Hermed indbydes til det 3. Arresø Løb. Løbet er for biler og motorcykler fra før 1974, gældende prøvepladeordning respekteres. Løbet starter i Frederiksværk, der køres i det smukke landskab omkring Arresøen og Halsnæs, løbet er på ca. 60 km, med lette poster undervejs.

**Program:**

09.30 - 10.30	Ankomst/morgenkaffe/brød.
10.30 - 11.00	Klargøring til start.
11.00 - 11.25	Køretøjerne sendes afsted.
13.00 - 14.00	Frokost (drikkevarer ikke inkluderet).
14.00 - 15.30	Løbet fortsætter.
15.30 -	Eftermiddagskaffe/kage, præmieuddeling.

Arrangør: Arne E. Pedersen, tlf. 47 72 41 87

*tilmelding side 33*

## Sølager-løbet

### lørdag den 24. juli 1999

**Foreløbigt program:**

- Kl. 9.00 - 9.30: Ankomst til Sølager Campingplads v/ Lynæs  
Der serveres morgenmad.
- Kl. 10.30 Køretøjerne sendes afsted på en skøn tur i omegnen (og måske en lille færgetur)
- Kl. 13.00: Alle køretøjerne er tilbage på Sølager Campingplads, hvor der serveres en let frokost og lidt til halsen for max. 2 personer pr. køretøj.

Løbet er åbent for max. 30 køretøjer til og med årgang 1974.  
(Kørsel med prøveplader efter gældende regler).

**Tilmelding senest den 10. juli 1999. Pris pr. køretøj kr. 50,-**

*tilmelding side 33*



## Deltagelse

Medlemmer af en motorklub under DASU kan deltage. Deltagerne skal have en R eller D-licens samt selvfølgelig en bil fra før 1971, som er i overensstemmelse med en af de i tillægsreglerne udskrevne klasser.

Medlemmer af Historisk MotorSport Danmark får automatisk tilsendt tillægsregler. Men disse kan også rekvireres hos Kirsten Markussen, Tranegilde Bygade 6, 2635 Ishøj. Sidste tilmeldingsfrist er 1. August 1999.

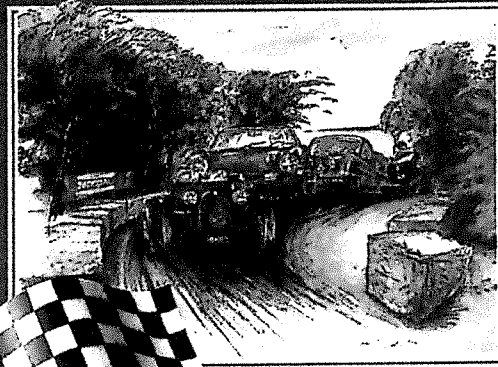
Spørgsmål kan rettes til tlf. 43 53 57 30.  
Hverdage mellem kl. 18.00 – 20.00.

Læs også om Historisk MotorSport i Danmark  
<http://www.hms.dk>

Schwanitz-Larsen & Kristens 75 85 75 34



# Munkebjerg Hill Climb Vejle



## HISTORISK MOTORLØB

15. AUGUST 1999

Tlf. 45 53 57 30

**Søndag den 15. august 1999 klatrer hundrede historiske og sjældne biler igen op af den stejle Serpentinervej på Munkebjerg i Vejle.**

Det er den klassiske Hill Climb disciplin, som første gang blev afholdt mellem Marseille og Nice i 1897, som nu for 2. gang køres på Munkebjerg ved Vejle over en strækning på 1500 m og en stigning på op til 12%.

Deltager-køretøjerne er klassiske biler fra 20'erne og op til 70'erne. Udfra den store tilslutning i 1997 forventes der over 100 deltagere fra det meste af Europa, oplyser Ole Markussen, Historisk Motor Sport i Danmark.

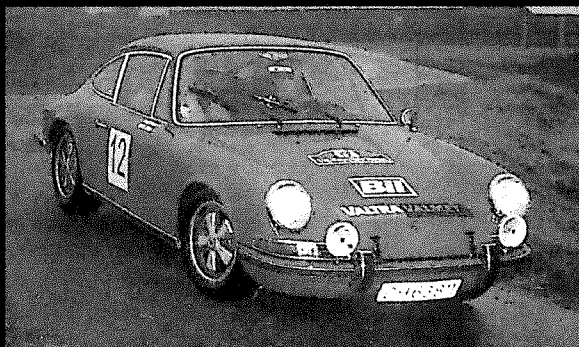
Yderligere oplysninger kan fås hos: Karen Meldgaard Tlf. 7584 0531, Fax 7584 3541.



1999

24.-25. SEPTEMBER

## 2. Int. Historic Rally Denmark



PRESSEMEDDELELSE  
Them, 24. april 1999

### 2. int. Historie Rally Denmark

Arrangørerne af Danmarks eneste internationale historiske rallyløb for klassiske biler, d.v.s. biler der har været brugt til motorsport og er over 25 år, har nu programmet klar til årets løb som afvikles den 24. og 25. september.

De rutinerede deltagere i ekspertklassen bliver ikke skånet og skal fredag eftermiddag og aften samt lørdag ud på en i alt 600 km lang rute med flere specialetaper. For turister der vil prøve denne spændende løbsform bliver ruten gjort noget lettere og der køres kun lørdag i dagslys på en ca. 280 km. lang rute, hvor der kan vælges mellem turistklassen eller sportsklassen, forskellen vil være at der i sidstnævnte klasse skal køres sekundetaper, d.v.s. at triptæller og stopur er nødvendig for at kunne klare sig.

Løbsledelsen har for at hente inspiration og deltagere til Historic Rally Denmark selv netop deltaget i det 2600 km lange Tulpen Rallye sammen med 218 deltagende biler. Her fik danskerne mange positive reaktioner på sidste års løb, som var blevet godt omtalt i udlandet. Blandt dem der allerede har tilmeldt sig er således Eddy van den Hoorn/René Smeets i Volvo 122S, holdet har vundet Tulpen Rallyet i 1995, 97 og 98, Eddy kører også moderne rally og vandt det int. hollandske mesterskab i 1998 i en Ford Escort WRC. John Buffum USA og tidl. amerikansk rally mester var også interesseret i at deltage, hvis en dansker lige står og mangler en god chauffør til sin bil! Via SAAB klubberne i Danmark gøres der også forsøg på at få legendariske Eric „på taget“ Carlsson til start.

Løbet får start og mål ved Hotel Kong Chr. d. X i Viby ved Århus og kun de 70 første tilmeldte vil få en startplads i løbet, heraf ventes over halvdelen at komme fra lande som Belgien, Holland, Tyskland, England og Norge hvor historisk rally er utrolig populært.

**Interesserede kan henvende sig til Hilmar Johs. Andersen på tlf. 8614 8398 eller  
Henning Friborg på tlf. 8684 7979 for yderligere oplysninger og tilmeldingspapirer.**

Med venlig hilsen

*Historic Rally Club Denmark*





## ARRANGEMENTER OG LØBSINVITATIONER

### Arresø Løbet lørdag den 21. august 1999

Pris pr. køretøj incl. 2 personer, 200 kr.

Ekstra personer: 2-12 år, 30 kr. og 12-112 år, 140 kr.

1  (kryds antal) 2  = 200,-

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

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

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

Bilmærke: \_\_\_\_\_

Type: \_\_\_\_\_ Årgang: \_\_\_\_\_

**Tilmelding senest den 6. juli 1999 til:**

Arne E. Pedersen, Nørrevangen 14, 3300 Frederiksværk

Bekræftelse, plus nærmere detaljer fremsendes snarest efter tilmeldingen.

(antal personer)

i 30,- =

i 140,- =

Total = \_\_\_\_\_  
vedlægges i check

### Sølager-løbet lørdag den 24. juli 1999

Navn.....

Adresse .....

Postnr. ....

Køretøj ..... Type ..... Årgang .....

Deltagerantal ..... Betaling .....

Sendes til:

Jørgen Behrendt

Klintsøvej 8 - 2665 Vallensbæk Strand

tlf.: 43 53 55 03

**Premiere**

**21. august 1999**



**Premiere**

**21. august 1999**

*Frederikshavn Classic Car Show*

Knivholt Hovedgård

**400 biler & motorcykler**

*alt fra klassiker till luksusbiler og sportsvogner*

- \* Stumpemarked      \* Concours de Charme      \* Mærkeklubber
- \* Flere unike køretøjer      \* Årtalsparad
- \* Aktiviteter for børn      \* Musik      \* Underholdning

**Tilmelding for udstillere senest 25. juni**

Mosevej 11, Gærum, DK - 9900 Frederikshavn, Tel. + 45 98 48 60 74 (efter 18.00)  
Hamratorpsv. 15, S- 429 34 Kullavik, Sverige Tel. + 46 31 911 380 Fax. + 46 31 911 950

Betalt annonce



## KØB - SALG - BYTTE



### Biler sælges

**Mercedes 230 SL 1963**, 150 hk, aut., metal-blå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny soffitop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinylinteriør, 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 soffitop, 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.

**VW 1200 1956**, nye dele for 20.000, mangler færdiggørelse, kr. 15.000 leveret. H. Reinhard-Hansen, tlf. 59306505/40501808.

**M.G. A 1958** til rest., rustfri ramme + doner bag og forende medfølger. Peder Hansen, tlf. 62224302.

**BMW 3,0 CS 1974**, 1 ejer, original, flot, skal synes, pris kr. 50.000. Henrik Kjær, tlf. 86937630 efter kl. 19.00.

**Jaguar XK 120 FHC, 1953**. Komplet, original, all matching numbers til (løbende) istandsættelse/renovering. Jaguar Heritage Certificate. Kr. 225.000 + afg. Claus Frausing, tlf. 44538700.

**Vauxhall Ventora 1968**, 6 cyl. 3,3 ltr. Fin stand, fri for rust, sidst synet april 1999, kr. 25.000. H.H. Mors, tlf. 38878702.

**Morris Oxford 1962**. Delvis restaureret i 96. Afmeldt i 99. Mange nyere dele + 1 stk. bil til reservedele. Begge biler kun kr. 5.000. Preben Frederiksen, tlf. 86551595.

**Opel Manta B 1,9 S 1976**. Motor 2,0S, rød, meget fin stand, original, synet 27 jan. 99, Q varmer, krydsfælg, tonede ruder. Henning Jensen, tlf. 97446564/97561363.

**Porsche 928 1978**. Kører godt men trænger til en kærlig hånd. 225.000 km, sidst synet i 1996. Kr. 100.000. Poul Böhme, tlf. 35263879.

**Mercedes 190 SL årg. 1960**, god stand, komplet, fin kaleche, importeret, pris kr. 145.000 + afgift.

**Dodge Charger R/T 426 Hemi, årg. 1968**. Uden rust, god stand, 7 ltr., 450 hk, 250 km/t, antal lavet 211 stk., pris kr. 165.000.

**Mercedes 250 C coupé årg. ca. 66**, uden papirer, til reservedele, god motor + aut. gearkasse, bilen er komplet. Pris kr. 5.000.

**Mercedes 300 B 1952 cabriolet**, 4 døre, meget fin restaurerings objekt. Komplet, lidt rust i bund. Pris kr. 220.000. Michael Vang, tlf. 30868402.

**Austin Seven 1934**, model Nippy, 2 personers roadster, fin stand, indreg. Pris kr. 75.000. Jørgen Bakka, tlf. 45425434/40115434.

**Austin 10, 1934**. Eneste cabriolet i Skandinavien. I original stand og velfungerende, originale reservedele kan købes. 2 pers. + 2 i sviger-morsæde. En rigtig „scorebil“. Pris ca. kr. 70.000. Peter Vangsted, tlf. 33122185/40552560.

**Opel 1,2 ltr. 1935**. Indregistreret, nyere hovedreparation og elinstallation. Kører fint. Reserverhjul i højre forskærm, bagagekuffert, pris kr. 85.000. K.R. Andersen, tlf. 55721976.

### Ford A two-door Phaeton 1931.

Willestrup Gods v/Arden holder auktion over en del effekter fra godsets bohage, bl.a. en Ford A. Auktionen finder sted lørdag den 19. juni kl. 13.00 i Willestrup Barokhave. Evt. henv. tlf. 86114711.

**Ford A, 2 dørs sedan årg. 1930**. Renoveret med nye skærme, ny kuffert, ekstra motor medfølger. Pris kr. 75.000.

**Ford Anglia, 2 dørs model E4930A årg. 1952**. Flødefarvet, afmeldt jan. 1999, pris kr. 50.000. Robert Andersen, tlf. 46138879.

**VW boble type/model 113 021, årg. 1969**. Farve rubinrød. Samme ejer fra ny. Ualmindelig velholdt, km 139.000, sorte nr.plader, alle orig. vognpapirer medfølger. Henv. medlfr. 4949, tlf. 75837542, bedst efter kl. 18.00.

**Morris 1000 Super 1969**. Ingen rust, hovedrep. motor, teknisk fin og velkørende. Kr. 22.000 nysynet eller kr. 19.000 u. syn. Jørgen Hansen, tlf. 45881831.

**Austin Healey 3000 Mk III BJ8 1967**. British racing green, black leather interior, walnut dash, 72-spoke chrome wire wheels, stainless steel exhaust, overdrive, left hand drive, unleaded petrol conversion. Stunning example of big Healey. Can be seen in NW Germany. Full details on Internet. Tlf./fax: + 44 1382 737736 eller email: <http://members.aol.com/kennyless/kenny.htm>.

**Ford Lincoln Continental Mk III 1970**. Hvid. Pris kr. 105.000. Har kørt på danske plader.

**Prinz 4 1971**, meget lidt rust. Pris kr. 3.000.

**Vauxhall Victor 1962**, pris kr. 3.000.

**Opel Super Six årg. 1938**, nysynet, blå, orig. stand. Pris kr. 55.000. Jimmy Gadgaard, tlf. 75393333.

**M.G. B 1970**, rød, nysynet, trådhjul, hardtop medfølger. Pris kr. 69.500. Henv. tlf. 59503042/40723135.

**Mercedes 230 SL, indført i Danmark okt. 1963**, rød med sort interiør, manuelt gear. Bilen har været adskilt ned til mindste skrue og står fuldstændig original, har kørt ca. 2.000 km efter renoveringen. Der foreligger komplet fotoserie af istandgørelsen. Kr. 285.000. Kent Poulsen, tlf. 32532006.

**Morgan + 4, 1960**, 4 personer, nyrestaureret, nysynet. Dansk registreret første gang 1960, chassis restaureret hos Morgan. Grøn med sorte egerhjul. Motor renoveret, 2 liter TR3 motor, 100 hk. Restaureret med originale dele. Pris kr. 225.000. Henv. tlf. 43630955.

**Chevrolet 31, 4 døre, urestaureret**, nem at gå til, motor rep., pris kr. 20.000. Peter Vestergaard, tlf. 75179218.

**VW Passat årg. 1973**, rød, har kun kørt 112.000 km. Bilen er velholdt og fremtræder i rigtig pæn stand, 1 ejers bil. Alle service er overholdt, sikringsboks skal udskiftes (kan evt. skaffes). Pris kr. 4.000. Morten Erichsen, tlf. 48142115/26255695.

**Ford Fairlane 500 XL 2 dr HT, 1966**. Hvid med rødt indtræk, 289 cui V8, CH aut, sorte nr.plader. Flot bil, sælges nysynet. René Hagemann, tlf. 35437080 efter 18.00.

**Chevrolet 1938 Master Delux** sælges for højeste bud, ingen rust men står skilt ad. Henv. tlf. 64821610/20819260.

**Land Rover Safari bus 1972**, 2,6 ltr. 6 cyl. benzin, til restaurering. Mange nye dele. Evt. bytte el. anstændigt bud. Henv. tlf. 46401441.

**Morris Minor pick-up årg. 1960** sælges. Originalt og intakt metallad. 72.000 km fra ny. 3 ejere, 2 ejere, kører godt, velholdt, meget lidt rust. Skal sælges p.g.a. pladmangel. Pris kr. 30.000. ring og byd.

**Morris Minor 1000 Super 1970** sælges. Mørkegrøn, originalt 37.000 km fra ny!! Meget velholdt. Skal sælges p.g.a. pladmangel. Pris kr. 35.000. Ring og byd. Niels, tlf. 48362266.

**Nash cabriolet 1934**, 2 døre, 6 cyl. Vognarbejde v/ Jensen & Son Højer. Oprindeligt ejt af Dronning Alexandrine. Henv. fax 01286 660080 View Ringwood, Nr. Bournemouth, UK.

**Austin Mini Cooper S Mk III 1971**, god stand, nysynet, kr. 45.000.

**Chevrolet Impala 1962**, 2 dørs hardtop coupé V8. Fin stand, eneste eks. i DK, historie, nysynet, kr. 75.000.

**Porsche 914 1972**. Concours stand, 50.000 miles + afgift ca. 20.000, pris kr. 68.000. Christian, tlf. 38744379/20414380.

### Biler købes

**Ford T**, 4 pers., åben i køreklar stand, gerne ældre renovering. Ole Andreassen, tlf. 65978595.

### Biler byttes

**God Morris 1000 Super 1969** byttes med anden sjov, men billigere bil. Jørgen Hansen, tlf. 45881831.

**Opel Record Olympia ST 63**, nysynet på sorte originale plader. Bilen fremtræder i original stand, pæn og velholdt, evt. bytte med mc. Pris 25.000. Mikael Rasmussen, tlf. 48398700.

### Dele til biler sælges

**Til Opel Kadett B**: 2 stk. forsæder (Hilliday) m. inst. nakkestøtter, incl. sædeovertræk, 1 stk. bagagebærere samt 4 stk. orig. stålfælg. Jens Pedersen, tlf. 44840227 efter 20.00.

**Oakland 4 stk. træfælg med dæk 6,00x19**. 12 træeger, fin stand. Pris kr. 10.000. Jørgen Andersen, tlf. 54572590, aften.

**Chevrolet 57** ny original F forskærmsliste 600 kr. **Chevr. 53** ny original grill beskytter 800 kr.

**Amazon 2 dørs**: v. dør uden rust, fint komplet sort indtræk, motor, gearkasse, bagtøj, tank, ruder + meget mere. Martin Jensen, tlf. 75912427.

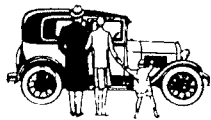
**M.G. B styrtbøjle** som ny til „grey folding hood frame“ tidlig årg., kr. 1.300. Søren Granskov, tlf. 44449449.

**Vauxhall Victor 1962**, dele sælges. Jimmy Gadgaard, tlf. 75393333.

**Peugeot 403/404**, 1 fælg med rimeligt dæk byttes med 1 fl. rødvin. Jørgen Hansen, tlf. 45881831.

**Til All Days**: (lille engelsk bil fra 1914-18) meget fint træret m/5 alu-eger 23 mm midterhjul med not-fræsning totaldiameter 35 cm. **Studebaker**: ca. 1952-55 gearkasse og topstykke til 6 cyl. sideventilet, Champ. eller lign. m/ ratgear. Billig 500 kr. pr. stk. Pirelli Centurato 5 stk. 165x15 til **Volvo - Peugeot - M.G. A+B**, m.v. 70-100% slidbane.

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



## KØB - SALG - BYTTE

**Fiat 518-19-20-22:** fine forlygter malede og forkromede typer samt 5 stålartellirihjul 18" 5 huller, sandblæste og grundede som nye.

**Passagerspejl:** meget fin luksus 3 fløjet (mrk. Oswald) fornilet og fejlfri og komplet.

**Passagerspejl,** amerikansk mrk.: Goldie Tera New? malet jern, mangler det ene beslag.

**Borgward Isabella:** 2 forlygteglas m/rem, den ene med parabol. Baglygteglas, bremsebelæg for og bag.

**Chrysler Valiant:** 4 næsten nye hjulkapsler.  
**Fiat 500:** 1948 og fremad ny lydpotte samt instrument med olietryk og benzinnåler.

**Kuffert:** træ, meget fin m/læred og bøjler, ca. 70x50x45.

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

**Peugeot 403/404:** ny fælg m. nyt 15" Michelin X dæk, 165x15".

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

**Kølerfigurer:** Peugeot: 50'erne, Studebaker: 48-49, Ford: 50'erne (Jetjager), Vauxhall: 48-53, Ford V8 1937.

**Magneti Marelli** membranhorn med 25 cm tragt.

**Delco Remy:** 1 dynamo typenr. D-943 J - 6V - Chevy 30-32 og en startmotor type 710-D-6 V til?

**Citroën:** Solex karburator af bronze med Citroën-mrk, stemplet på huset, 26 mm til manifold.

**Kaleche,** komplet til Chevy ca. 38-40.

**Vauxhall** fra 40'erne eller 50'erne: hjulkapsel, meget fin, diameter: 28.7 cm. Vauxhall står med rødt.

**Jaguar** bagtøj m. Power Lock diff. spær. Udv. 1:3,55.

Ole Hübbe, tlf. 75944801.

*Dele til biler købes*

Originalt Saab trærat (2T), andre dele til Saab 93/96 har også interesse.  
Jan Bechmann, tlf. 49194286.

**Amazon Herregårdsvogn:** håndtag med nøgle til bagklap, kofangerhorn til bagkofanger, tagbagagebærer, evt. bytte.

**Til Amazon 1967:** køler med expansionsbeholder.

Martin Jensen, tlf. 75912427.

Reserverede købes til **Austin Healey Sprite Mk II.**

Jens Johansen, tlf. 75553669.

*MC'er sælges*

**Heinkel kabinescooter type 604.** Reg. første gang april 1963. 90% klargjort til syn. Ring for yderligere oplysninger til:  
E. Ruge, tlf. 74504768 eller  
J.C. Thomsen, tlf. 74504564.

*Dele til mc sælges*

**Indian årg. 38-46?:** forskærm, dyb med størter, fin stand. 2 stk. 24" vulstfølge, 2 stk. 22" vulstfølge, 2 stk. 18" kanttrådsfølge.

**Indian Power Plus:** bagerste og forreste cylindere, ok stand.

**Karburator** mrk.: Shelee lille messing m. 15 mm til manifold, komplet.

**Bosch** 6V dynamo m. kileremstræk og indbyg. spændingsrelæ 1915-25, fin og i orden.

**Bosch** daseforlygte kuglebespænding, 13,5 cm i diameter, super fin.

Horn, **Bosch,** m. kort tragt + ekstra løs tragt 6V.

**Indian 1000 ccm S = 1924,** motorhus uden indmad.

Engelsk stel til lille rentrækker m. baghjul m. kileremshjul, fin men ukendt mrk.

Forgaffel- gitter til **OK** meget særpræget urfjeder, passer til ovenstående stel.

**BMW:** ny bagsaddel (halv twin) mrk. Denfeld, 100% fejlfri.

Albion gearkasse m. 3 gear til håndkobling og træstang gearskit og kickstart, ok stand.

Ole Hübbe, tlf. 75944801.

*Automobilia sælges*

Næsten komplet **Falkstation** af træ med 4 køretøjer mangler lidt hjul m.v. (jernhjul).

**Schuco kommando anno 2000 Fantasi modelbil** fra 1935-38 (mangler et hjul) ellers fin stand.

**Sadolin automaling** fra 1915-18 i orig. dåser. Malingen er ok. Forskellige farver. Meget dekorative dåser med bank.

**Ivars Autoreparationer,** personbiler fra 60 til 72 (4 store bind).

Ole Hübbe, tlf. 75944801.

**US Tractor Farming** årg. 1926-27-28. Indbundet/Instruktionsbøger: **Jaguar Mk IX 3,8 ltr/Singer 9 Le Mans (kopi). Minor (CZ) 2 takt 2 cyl. 1951. M.G. TF 1250. M.G. A 1600 Mk II. M.G. A Twin Cam.**

**Salgsbrochure: Jaguar E series 2 1968. Jaguar E series 3 1971. Allard Monte Carlo Saloon 1953. Lamborghini Espada 1973. Panhard lastvogne 1947. Panhard Dyna 1957. Rovin 2 c.v ca. 1950. Messerschmitt KR 200. Goggomobil alle modeller, 6 forskellige brochurer. Peugeot 204 cabriolet 1968. Peugeot 304 coupé & cab. 1971. Peugeot 404 sedan. Peugeot 404 coupé & cab. 1967. Peugeot 504 coupé & cab. 1973. Samme 1975. Samme 1980. Samme 1981. Daihatsu Hi-jet ca. 1965. Prince Skyway 1962 (Japan). Prince Skyline 1500 ca. 1965. Toyota Celica 1600 GT coupé 1970.**

**Prince Skyway 1962 (Japan). Prince Skyline 1500 ca. 1965. Toyota Celica 1600 GT coupé 1970.**

**Peder Hansen,** tlf. 62224302, fax. 62223662.

**Citroën:** brochurer på næsten alle modeller fra 1919-1999, reservedelskataloger på næsten alle modeller fra 1934 til 1975, mange forskellige bøger omhandlende Citroën.

**Nimbus:** bøger, brochurer, trykklicheer, Nimbusidende m.m.

**Triangel:** brochurer, mærker, reklamer og bøger.

**Bøger:** Thorkild Ry Andersens Autoalbum. Sport i Verdensformat. Dansk og International Motorsport. Dansk Godstrafik med Auto 1937.

Rolls-Royce, the magic of a name GB 1949.

Rolls-Royce 80 years of motoring excellence 1979. Auto Union V16 Supercharged GB 1990.

Hundrede Års danske Bilkonstruktioner 1970.

KDAK Årbog 1919. Københavns Automekaniker Laug gennem 25 år, nov. 1945. Autobil-ejernes bog 1919.

**Blade:** Rolls-Royce enthusiasts club bulletin nr. 166 - 205 + Advertiser div. nr. 78 - 147.

Rolls-Royce enthusiasts club Pinnacle 1990 - 1993. The Rudge Enthusiasts journal nr. 110 - 140. Motorbladet div. numre fra 1963 - 1968.

**Brochurer:** Diverse bilbrochurer mange forskellige især 1960-1990. Også lidt mc.

Motorløbsprogrammer fra 1950-1970.

**Announce klicher** om følgende mærker: Jawa, Nimbus, Triumph, Zündapp, Goggo, BMW, Citroën.

**Biografreklame lysbilleder:** Ford, gamle glasplader som blev vist i forbindelse med biografilm.

Alle Århus Motor Compagni A/S ca. 1922.

**KDAK** Armbind et blå samt 1 grønt.

**Løbspokaler fra Fanø** 1919 + 1921.

Preben Buchhave, tlf. 86437553/40706244.

*Automobilia købes*

Instruktionsbog på dansk til **Fiat 502 årg. 1971** købes.

E. Thomsen, tlf. 49147694.

### Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

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

Salg  Køb  Bytte Tekst: .....

Biler .....

Dele til biler .....

MC .....

Dele til MC .....

Automobilia mv. Navn: .....

Diverse Tlf.: .....

Afsender: .....

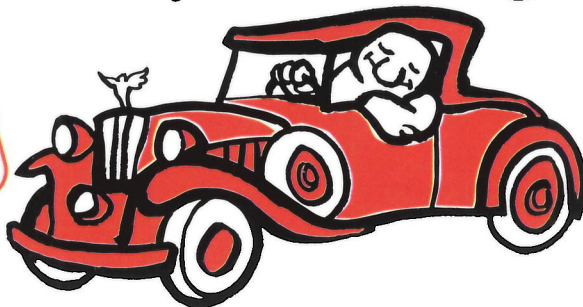
Adresse: .....

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



# 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*