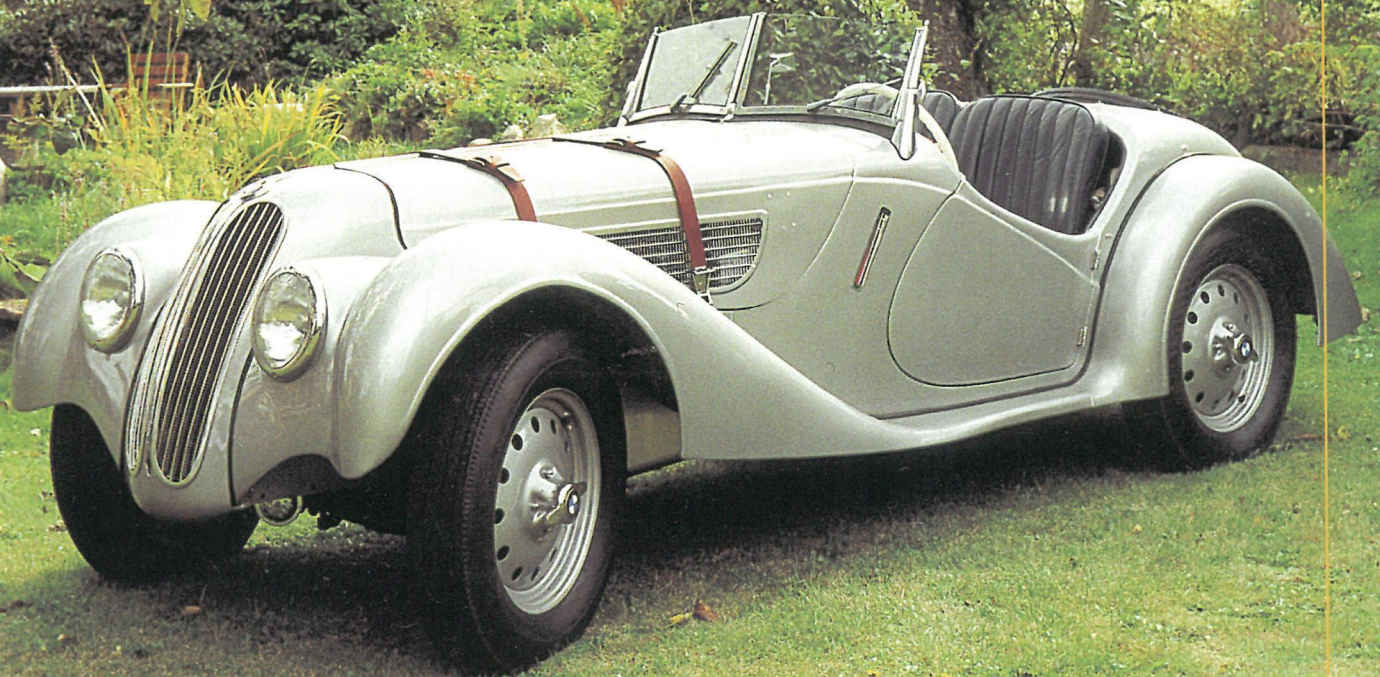


Medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub

# VETERAN TIDENDE



**DVK**

Nummer 256 - oktober 1997 - 27. Årgang

**Dansk Veteranbil Klub**

Postbox 33, Gl. Strandvej 20,  
2990 Nivå  
Telefon 49 14 59 06  
Telefax hele døgnet:  
49 14 11 14  
Giro 600-4253  
Kontortid dagl. kl. 8-14  
Telefontid kl. 10-12

**Bestyrelsen**

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

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

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

**Kasserer**  
Steffen Frølich  
Lindevej 6  
2791 Dragør - 32535922

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

**København**  
Claus Neble  
Fuglebakken 1  
2000 Frederiksberg - 31 19 82 72

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

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

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

**Vest- og Midtjylland**  
Finn Riistoft Nygaard  
Godthåbsvej 7, Dybe  
7620 Lemvig - 97 89 50 62

**Øst- og Nordjylland**  
Tom B. Jensen  
Holme Møllevej 21, st. tv.  
8260 Viby J. - 86 14 06 35

**Registre**

**Rover:**  
Henning Helmer - 42 19 27 00

**Morris:**  
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

**Fiat:**  
Ole Emil Riisager  
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

**Fiat - Efterkrigs:**  
Asbjørn Funder - 47 77 77 74

**VW:**  
Arne Larsen - 42 36 11 18

**Ford V8:**  
Birger Blakø - 32 94 93 97

**General Motors - Efterkrigs:**  
Knud Madsen - 75 43 10 45

**Renault:**  
Anker Krarup - 66 11 43 14

**Opel:**  
Frederik Ravn-Larsen - 32 50 12 37

**Sektioner**

**Morris Klub Danmark:**  
Henrik Christensen - 97 12 24 14

**MG:**  
Henning Andersen - 38 79 51 79

**Historisk Sports Sektion:**  
Sten Heide - 35 37 03 98

**Peugeot:**  
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77

**Sokkelund Herreds Køreselskab:**  
Svend Draaby - 38 71 39 02

**Køreselskab Fyn:**  
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

**Køreselskab Vest:**  
Erik Hougaard - 75 83 00 49

**Jydsk Køreselskab:**  
Ivan Kristiansen - 97 12 07 11  
aften: 97 11 91 79

**Ford T:**  
Jon Friis Wandall  
65 90 68 11

**Ferdinand Porsche:**  
Claus Neble - 31 19 82 72

**American Automobiles:**  
Peter Løvtrøm Sørensen  
44 44 25 86

**Mødesteder**

**København:**  
Nivågård  
Gl. Strandvej 20, Nivå

**Midtsjælland:**  
Kværkebyvej 79  
Kværkeby ved Ringsted

**Østsjælland:**  
Nygade 3, Klippinge

**Fyn:**  
Egeskov Veteran Museum  
Kværndrup

**Nordjylland:**  
Restaurant Svanemøllen  
Svenstrup

**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård  
Ved Sabro

**Vestjylland:**  
Sindinggård ved Herning

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Røde Kro

**Sydøstjylland**  
Børkop Vandmølle

**Bibliotek**

Hanne Jonassen  
Boserupvej 510  
3050 Humlebæk - 49 19 11 29

**Veteran Tidende**

Månedligt medlemsblad  
Oplag: 3500

**Ansvarlig redaktør:**  
Poul Suhr

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

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

Alt stof skal sendes inden den 20. til:  
DVK - Veteran Tidende  
Gl. Strandvej 20, Postbox 33,  
2990 Nivå  
eller på Fax 49 14 11 14.  
Professionelle annoncer skal leveres  
reproklare.

**Forsikring**

Dansk Veteranbil Klub • 49 14 59 06

**Revision**

Poul G. Jensen • 32 50 65 75

**Annoncepriser:**

1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-
4 farve	kr. 4.500,-
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-
4 farve	kr. 2.500,-
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-
4 farve	kr. 1.500,-

**Lay-out, sats og tryk**

ALLER GRAFISK

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

**Næste Veteran Tidende udkommer uge 46 1997**

Forsiden: BMW 328 1938  
Foto: Egon Neesgaard

**Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Månedens køretøj .....	15
Leder .....	4	Auktionen i Hurup .....	19
Besøg i Mlada Boleslav .....	5	Munkebjergløbet .....	21
Klubaktiviteter .....	6	Fra medlemmerne .....	22
Ringkøbingløbet .....	8	Arresø løbet .....	24
Bornholm Rundt .....	10	Konkurrence .....	25
Månedens personprofil .....	12	Bilhistorisk Tidsskrift .....	26
		Teknisk brevkasse .....	27
		Motorhistorisk Samråd .....	28
		Køb/salg .....	29



## Ny klubsekretær



Dorthe Thies Christensen er med virkning fra 1. oktober 1997 ansat som ny sekretær på klubbens kontor i Nivå.

Dothe Thies Christensen er oprindelig uddannet som teknisk assistent, men har i flere år været beskæftiget med administrative opgaver og kommer fra en stilling hos fa. Scanbech i Kokkedal, hvor hun i de sidste 14 år har arbejdet med kundebetjening, telefonpasning og kreative opgaver i forbindelse med teknisk information.

Vi byder Dorthe Thies Christensen velkommen til arbejdet, og glæder os til igen at kunne give vore medlemmer en god betjening.

Bestyrelsen/ Poul Suhr

---

## KALENDER

### Møder

#### Oktober

- 14. 19.30: Klubmøde - Børkop Vandmølle.
- 15. 19.30: Klubmøde - Nordjylland, Svenstrup.
- 16. 19.30: Nivågård. Virksomhedsbesøg. (se under klubaktiviteter).
- 20. 19.30: Klubmøde - Sindinggård.
- 21. 19.30: Klubmøde - Kværkeby.
- 28. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn. Der vises film fra årets fynske bustur.

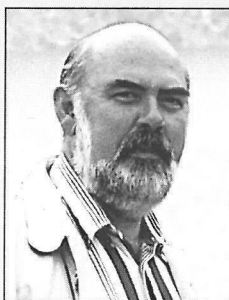
#### November

- 04. 19.30: Klubmøde - Ristrup.
- 06. 19.30: Klubmøde - Nivågård.
- 11. 19.30: Klubmøde - Børkop Vandmølle.
- 13. 19.30: Klubmøde - Klippinge, Østsjælland.
- 13. 19.30: Klubmøde - Rødekro, Sønderjylland.
- 17. 19.30: Klubmøde - Sindinggaard
- 18. 19.30: Klubmøde - Kværkeby.
- 19. 19.30: Klubmøde - Nordjylland, Svendstrup.
- 20. 19.30: Nivågård - Virksomhedsbesøg (annonceres senere).
- 25. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn.

#### December

- 01. 19.30: Klubmøde - Ristrup.
- 04. 19.30: Klubmøde - Nivågård.
- 09. 19.30: Klubmøde - Børkop Vandmølle.
- 11. 19.30: Klubmøde - Rødekro, Sønderjylland.
- 11. 19.30: Klubmøde - Klippinge, Østsjælland
- 15. 19.30: Klubmøde - Sindinggård.
- 16. 19.30: Klubmøde - Kværkeby.
- 17. 19.30: Klubmøde - Svenstrup, Nordjylland

## Magt og misbrug



Som medlem af Dansk Veteranbil Klub besidder man en utrolig magt - hvis vi i klubben ellers kan blive enige om at udøve den. Nu er det jo sådan, at magt ifølge et gammelt ord, vistnok sagt af Machiavelli, er til for at misbruges, så lad mig forklare, hvor jeg vil hen.

I de senere år har det med stigende styrke irriteret mig, at de lokaliteter, som begrebet service ligefrem har lagt navn til, i stigende grad fjerner sig derfra. Jeg tænker på servicestationerne, som bliver forvandlet til døgnbutikker og hvis ejere forsvarer forvandlingen med, at det er hvad kunderne ønsker og hvad der er nødvendigt for at overleve.

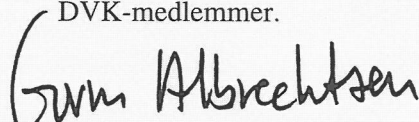
Sjældent har jeg hørt end mere rørende udtalelse, siden bordelmutter udbredte sig om sædernes forfald. Et mangeårigt interessefællesskab i alt hvad der lugter af mekanik og benzin er ved at bryde, og forleden sagde en af mine venner eftertænksomt om man måske kunne vende tilbage til servicebegrebet og lave små steder, hvor vi veteranbilentusiaster kunne købe benzin, olie og andre bilistfornødenheder. Ideen er måske ikke så tosset.

På trods af alle de gode forklaringer fra benzinselskaberne, og tro mig jeg har hørt, skrevet og læst dem allesammen, har jeg vanskeligt ved at forstå, at det er god forbrugerpolitik, hvis servicestationer skal overleve på at sælge et begrænset sortiment til noget der ligner panikpriser. Den lille købmand blev erstattet af døgneren, og nu vil servicestationerne gøre samme kunststykke efter.

Med den altid nærværende risiko for at blive beskyldt for at være en gammel, gnaven skribent, synes jeg det er et problem, at man må fortælle ekspedienten på en servicestation, hvad en forlygtepære er for noget og at man altså ikke bare kan hælde kædesavsolie på bilmotoren. Efter at min mangeårige servicestation nu er blevet lavet om til en mellemting mellem døgner, grillbar og natbeværtning med folk, der spiser pølser og brækker sig uden for i nattemørket, er jeg holdt op med at kæmpe mig frem til skranken for at få min sølle ugentlige benzinration. Jeg valgte en anden station med færre rækker af chokoladestænger, voldsfilm og engangsbleer. Men jeg har forladt den igen for den blev bygget om - til benzindøgner. Nu har jeg valgt et tredie mærke og en ny station, og den er man så gået i gang med at ombygge - som hvad, ja gæt. Jeg må ha' en dårlig indflydelse, eller dårlig smag.

Hvis alle DVK-medlemmer, der bare vil købe en sjat benzin og lidt polertvist i dagtimerne, kunne blive enige om at skrue bissen på og sige nej til borgere og bleer, kunne skrålet fra os vel trænge ind på direktionskontorerne hos de selskaber der lader sig trække rundt i manegen af smarte marketingfolk. Så kunne det være at vi fik nogle få ydmyge benzinsalgssteder uden større dikkedarer, måske endda bare et par automater. Ellers tvinges jeg til at grave et par tromler ned i haven og få levering en gros - og så meget benzin bruger de gamle køretøjer trods alt ikke. Men krav på respekt, det har både de gamle køretøjer - og vi DVK-medlemmer.

DVK

  
Gorm Albrechtsen



## Efter et besøg i Mlada Boleslav

I foråret så jeg en notits i et eller andet blad, jeg husker ikke hvilket, hvori der stod, at der var åbnet et nyt bilmuseum i byen Mlada Boleslav i Tjekkiet.

Da vi havde planlagt at holde sommerferie i Ungarn og derfor alligevel skulle køre igennem Tjekkiet var det så bare et finde på kortet hvor byen ligger. Den ligger 60-70 km N.Ø. for Prag så vi kørte ind i Tjekkiet i hjørnet mellem Tyskland Polen og Tjekkiet. Byen er hjemsted for Skoda fabrikerne og bærer stort præg af det. Det er en stor industriby.

Da vi ankom sidst på eftermiddagen og skulle finde en campingplads, blev vi henvist til "Skoda klubbens camping", et udmærket sted, rent og pænt og en god beliggenhed. Men her mødes åben-

bart alle Skoda freaks fra hele Europa, så vores FIAT faldt helt igennem, men vi kom da ind og overnatningen var billig.

Næste morgen skulle vi så finde museet, det var let, det ligger i nogle renoverede fabriksbygninger midt på hovedgaden.

Det viste sig at være et lille fint nyindrettet museum, men kun med modeller af mærket Laurin-Klement der i 1929 blev til Skoda og så Skoda modeller.

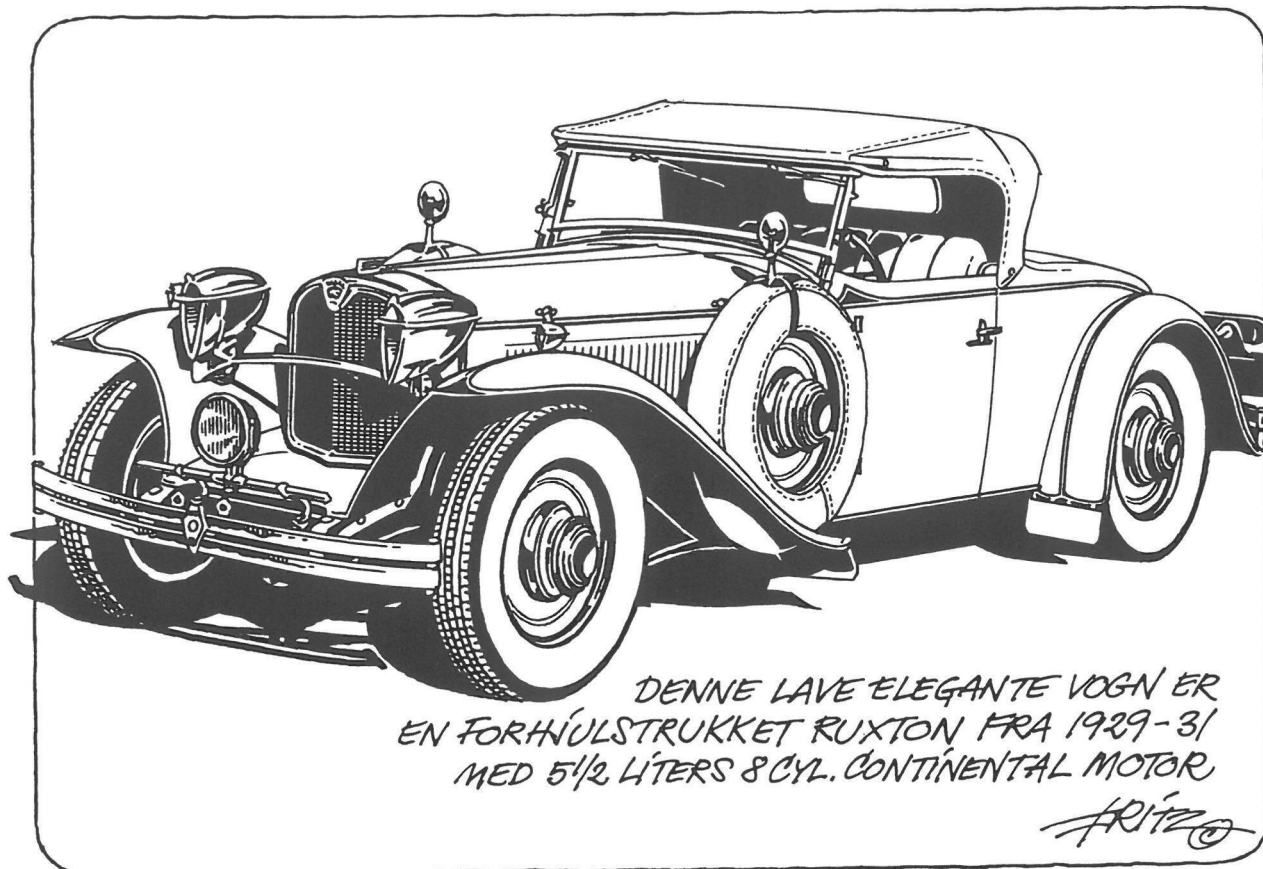
Hovedvægten ligger på Skoda efterkrigsmodeller men der er nogle fine eksemplarer af Laurin-Klement endvidere nogle modeller af Skoda som vi nok aldrig har set herhjemme.

Efter at Skoda er blevet overtaget af Volkswagen gør man en del ud af de sidste års modeller.

I et tilstødende lokale er der opbygget en udstilling der viser bl. a. hvordan man bygger en ny model fra den første ide over et skelet af træ og ler og hvordan den senere afprøves i forskellige tests. Endvidere er der en lille cafe med en sjov udsmykning af forskellige bildele og så har de noget godt øl, det er jo ikke for ingenting pilsnerens hjemland.

Alt i alt et lille bilmuseum jeg kan anbefale hvis man kommer i den del af Europa og så er indgangsbilletten rørende billig. For to personer 8,50 kr.

Hans Jørgen Balleby  
Erslevvej 93  
8370 Hadsten



DENNE LAVE ELEGANTE VOGN ER  
EN FORHJULSTRUKKET RUXTON FRA 1929-31  
MED 5½ LITERS 8 CYL. CONTINENTAL MOTOR

FRITZ

**FYN - EGESKOV**

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

**Tirsdag den 28. oktober kl. 19.30**

Klubbmøde på Egeskov. Der vises videofilm fra årets fynske bustur. Der gik til "Musée Nationale de L'Automobile i Mulhouse" i Frankrig. Husk det er også nu du skal tilmelde dig til årets julefrokost ved at skrive dig på den ophængte liste i klublokalet. Det er også nu du skal komme med dine forslag til næste års klubaktiviteter, madpakketure m.m..

**Tirsdag den 25. november kl. 19.00**

Bemærk mødetidspunktet for årets julefrokost på Egeskov. Her vil vi sammen med evt. ledsager nyde nogle gode juleplatter i hyggeligt samvær. Husk tilmelding allerede her i oktober til denne aften, så skriv dig på den ophængte liste i klublokalet.

Til jer som var med på madpakketur søndag den 17. august til Vedstårup Teglværk og Egeskov. Henvend jer venligst til John Jørgensen tlf. 66181212. Vedr. entré på Egeskov.

*På aktivitetsudvalgets vegne  
Arne Sørensen*

**NORDJYLLAND - SVENSTRUP**

Man vil nu prøve, på initiativ af Tom Jensen, at puste nyt hårdt tiltrængt liv i det nordjyske klubliv. På et orienterende møde på Svanemøllen i Svenstrup i august, besluttede de fremmødte, at det

næste møde skulle være et garagebesøg hos et af medlemmerne, og Bent Pedersen fra Åbybro blev den heldige.

En halv snes forventningsfulde entusiaster fandt med lidt besvær ud til Hougården. De blev imidlertid ikke skuffede, for sjældent har jeg set så mange reservedele og stumper, nye og brugte samlet på ét sted, nok mest til amerikanske GM og Ford m.m. Desforuden så vi Bents bilpark, der bl.a. består af en flot Plymouth Club Coupé 1940, Buick 1926, Cadillac 1930 med kun én ejer før og med 35.000 km på tælleren, plus flere andre og nogle motorcykler. En flot Rolls Royce motor, en Møller og Jochumsen dieselmotor. Herefter bød Bent og Konen på kaffe med boller og æblekage i de hyggelige stuer, som ligeledes var fyldt med ting og sager og spændende møbler.

En stor tak til Bent.

*Torben Hermansen.*

**SØNDERJYLLAND - RØDEKRO**

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

I september mødtes vi i garagen hos brødrene Helge og Flemming Schelde i Vejen. Det blev en rigtig fin aften, hvor der var rig mulighed til både at kigge og snakke bil. I garagen var der dækket op til alle med dejlige boller og hjemmebagt kage, og snakken mellem de 30, der mødte op, fortsatte. Undertegnede havde medbragt lidt trædele til en Alvis - det gav anledning til en sludder om det at opbygge en "træbil".

**Torsdag den 13. november kl. 19.30**

Vi mødes i klubhuset til den sædvanlige, dejlige snak. Vi ser endnu et afsnit af "Bilens historie".

**Torsdag den 11. december kl. 19.30**

Sædvanen tro slutter vi året af med en lille julefrokost, banko og hyggeligt samvær. Medbring en lille pakke til bankospillet. Da klubhuset højst kan rumme 30, er det nødvendigt med tilmelding til undertegnede på tlf. 74459450, senest den 1. december.

*Med venlig hilsen  
Frits Johansen*

**MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY**

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

**Tirsdag den 21. oktober kl. 19.00**

Vort bestyrelsesmedlem Willibald Farbmacher har lavet en beretning ledsaget af lysbilleder om den eventyrlige køretur fra Peking til Paris i 1907 i åben bil.

**Tirsdag den 18. november** prøver vi at få en forkromer til at fortælle om god og dårlig forkromning. Derom senere.

**Tirsdag den 16. december** får vi den årlige julefrokost. Der er lagt en liste frem i klublokalet, hvor man bedes skrive sig på med antal personer, der ønsker at deltage.

Der har været en del snak om mødetidspunkterne til vore sammenkomster. Klublokalet er åbent allerede før kl. 19.00, men arrangementer, foredrag o.lign. begynder først kl. 19.30, således at også langt fra kommende medlemmer kan få det hele med.

Jeg skriver dette fordi man i oversigten forrest i VT som regel skriver mødetid kl. 19.30.

*Egon Neesgaard*



### ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Vi starter efteråret med at mødes den anden torsdag i hver måned, så det første møde er altså **torsdag den 9. oktober kl. 19.00**, hvor vi vil tilrettelægge vinterens aktiviteter. Blandt emnerne er: en dækeksper, en specialist i olier til vores veteranbiler og motorcykler samt restaurering af en Stanley Dampbil, et meget spændende projekt, som du kan høre meget mere om, når du møder op.

Årets Stevnsløb lørdag den 2. august, som var arrangeret i samarbejde med Lions Club, blev en oplevelse i det strålende sommervejr, også i år med sjove og svære opgaver til de 40 deltagende biler.

Så en stor tak til Lions Club Stevns  
*Henning og Kai*

### KØBENHAVN - NIVÅ

**Torsdag den 6. november kl. 19.30**  
Mødeaften. "Den navnkundige Børge Kå vil i aften fortælle om starten på Veteranmuseet på Egeskov" Snyd ikke dig selv for denne, nok sjoveste aften i denne sæson!

**Torsdag den 20 november kl. 19.30**  
Virksomhedsbesøg (annonceres senere).

*Venlig hilsen  
Claus Neble*

### VESTJYLLAND - SINDINGGÅRD

September Mødet på Sindinggård. Over 20 mand var mødt op til det tids- og datomæssige ændrede møde. Vi måtte vente lidt på aftenens foredragsholder, thi hans flyvemaskine var blevet aflyst. Men efter vi havde nydt kaffen, kom Sv. Arne Vallentin fra Statoil og holdt et meget interessant fore-

drag. Så det blev meget sent inden vi kunne hæve mødet. Vi fik et virkeligt godt indblik i hvad benzin og smøreolie egentlig er. Efter foredraget, som var muntert og klart, begyndte regnen af spørgsmål at regne ned over Hr. Vallentin, som dog var istand til at svare på alt. Mange myter og fordomme om benzin og olie blev ryddet af vejen. Det var vist en træt Hr. Vallentin som forlod vores møde.

**Den 20.10. kl. 19.30** er der igen møde på Sindinggård, her er emnet: Automobilia. Så tag ting og sager med som I har i jeres gemmer og som I gerne vil vise andre. I november håber vi på at besøge den Gamle Smedie i Holstebro.

*Med venlig hilsen  
Finn Riistoft Nygaard*

### BØRKOP VANDMØLLE

Sidste møde den 9. september var en vellykket fiasko.

Fiasko p.gr.a. deltagerantallet (troede vi). De to undertegnede ankermand og en enkelt deltager mere mødte op i længen ved siden af restaurantens hovedbygning i det lokale, som iflg. aftalen med Vandmøllens forpagter er "vores". Vi undrede os nok en del over det svigtende fremmøde. Og vi kunne heller ikke forstå, at vor ene fortæller ikke kom.

Men, - da der ikke på pladsen udenfor eller på P-pladsen iøvrigt, var en eneste herreløs veteran, fattede vi ikke mistanke og derfor blev vi tre enige om at lave mødet om til et garagemøde hos en af de fremmødte.

Vellykket, fordi det en uge senere kom til vort kendskab, at der inde i et af restaurantens lokaler havde været yderligere 11 fremmødte bl.a. vor fortæller, som havde ment, det var for skidt, at de to undertegnede ikke kom, når nu vi havde en aftale med ham.

Så vidt vi har forstået, havde begge mødefraktioner en god aften. Jeg kan stå inde for garagemødet og har fra andre hørt, at mødet på

Vandmøllen også var godt. Erik Hougård fra Vejle fortalte om sin spændende Citroën 7C Sport fra 1935, og havde medbragt en masse interessante billeder og litteratur om Citroën.

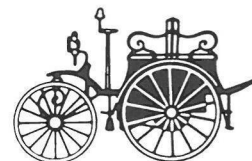
Ovenstående beretning viser, at vort forhold til Vandmøllen i skrivende stund endnu ikke er klokkerent. Når dette læses, er der formentlig ganske få dage til vort **næste møde den 14. oktober**. Til dette vil vi have en klar aftale med Vandmøllen om, hvor vi skal være den aften. På mødet kan vi gerne endnu en gang diskutere, hvor vi vil være fremover. Vi "hører til" i kommunens lokale, men vi er selvklaart også yderst velkomne i et af restaurantens lokaler. (Se evt. også VT nr. 255).

På oktobermødet vil den anden fortæller fra septembermødet atter være på banen. Derudover vil vi prøve at få endnu et indlæg.

Tirsdag den 11. november har vi aftale med P.E.Hansen, Horsens som vil "Causere over 35 år i DVK". Som relativt ny veteran ser jeg frem til dette.

Er der forslag til et godt jule/december arrangement (9. december), er vi yderst lydhøre.

*Med venlig hilsen  
Asger Bækmark Christensen  
Poul-Erik Jakobsen  
(pennechauffør).*



# Ringkøbingløbet 1997



## Nostalgien længe leve

Af NILS LUND

Herning Folkeblads Nils Lund meldte sig som deltager i det klassiske motorhistoriske Ringkøbingløb. Her er hans personlige beretning om oplevelser fra en dag blandt gamle køretøjer, krom og skinnende lak.

**F**or snart et halvt århundrede siden - eller sølle ti år hvis vi skal nærmere sandheden - foretog jeg en betragtelig investering på det motoriserede område. Jeg købte fire gamle Vespa scootere.

En der skulle det vise sig at være sjældnen, nemlig en 125 cc. model VMA-1 årgang 1965, to Grand Sport-modeller og en Grand Luxe fra 1959/60. Dermed var grunden jo lagt til en hel lille samling.

Desværre er jeg ikke i besiddelse af den helt store

tekniske snilde, så jeg måtte vente til jeg fik råd til at lade mere kompetente folk komme til. Det har som sagt taget nogle år, men som ordspøget siger: - Den der ager med stude kommer også frem.

### En lykkelig tid

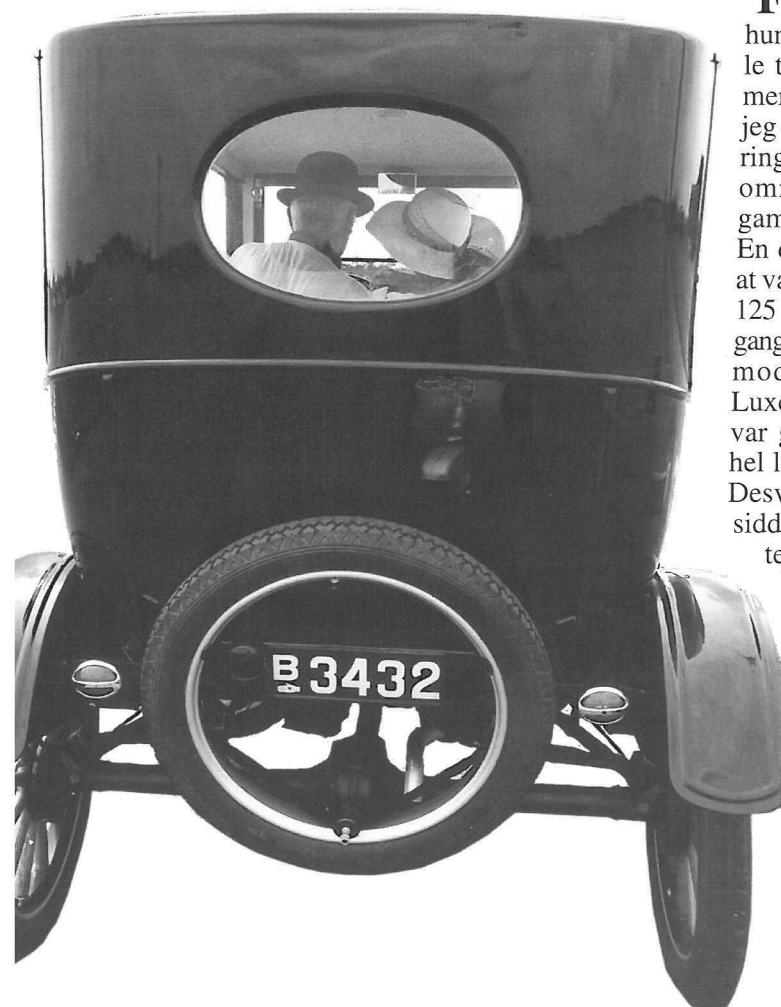
Som ung havde jeg den lykke at være ejer af en Vespa GL 150, og nu er jeg altså nærmest flåde-ejer. Foreløbig er godt nok kun én scooter indregistreret, den sjældne 125 cc-udgave, mens de andre blot venter på den sidste klargøring. Der er morsomme sjæle, som spørger om det vil tage endnu ti år pr. styk, og dér må jeg nok være svar skyldig.

Men hvorom alting er, har det været enormt spændende. Da det har været svært at samle reservedele i Danmark, har jeg fundet ting i såvel Italien som Spanien og Grækenland.

Så det er gået hen og blevet en ret international maskine, og en nok så varm kærlighed er blusset op.

### I godt selskab

Efter at scooteren var blevet klar og min kone Birgit og jeg havde prøvekørt den flere gange, var tiden inde til større opgaver for den nyfødte. Det ville jo være ret ego-





istisk, om ikke andre også skulle have fornøjelse af at opleve vidunderet på to hjul - live.

Efter flere opfordringer tilmeldte vi os til det traditionsrige Ringkøbingløb. Jeg ved ikke om det er en tilfældighed, men vi fik startnummer 150 blandt de 165 tilmeldte køretøjer.

Det var med store forventninger vi denne solbeskinnede lørdag begav os til Ringkøbing for at deltage i vores første veteranløb.

Og I guder hvor var der mange pragtfulde køretøjer. Fra Rolls-Royce til Bentley og Jaguar, fra Opel og VW til DKW. En gruppe motorcykler og en enkelt NSU Quickly knallert og et håndfuld lastbiler. Samt ikke at forglemme Vespa'en fra Herning. Den fik dog selskab af en funklende ny super-elektronisk Piaggio (Vespa) som uden for konkurrence blev kørt af den legendariske fhv. Rolls-Royce importør Lars Bang.

Før starten blev vi ledt frem til vores opmarchplads, og dér skal jeg love for at vi var kommet i godt selskab. På den ene side havde vi en super-flot Chevrolet Corvette fra 1959, og på den anden en lækker M.G. model YT fra 1950, én af 877 producerede. Før starten var der på rådhuset kaffe og brunsviger til deltagerne. Jeg formoder der var flere fynboer end mig - ellers var det da ret flot med vores fynske nationalret brunsviger.

### Og starten gik

Med startnummer 150 tager det godt nok lang tid før det bliver ens tur, men tiden gik med at beundre køretøjer, tale med de andre deltagere og udveksle ideer. Jeg kom f.eks. i snak med Poul fra Vejle.

Han deltog i en Jowett Jupiter fra 1953, men havde hjemme et par Vespa scootere samt et par fe-

de adresser, hvor det er muligt at købe reservedele i Italien.

Endelig var vi fremme ved starten. Her stod sandelig min redaktør, Gorm Albrechtsen, der var speaker og havde følgende kommentar:

- Jeg har den dybeste respekt for Nils Lund. Ikke blot har han lokket fru Birgit med i pigekammeret, men han regner også med at tage billeder til Herning Folkeblad undervejs. Hvis det går med samme fart som restaureringen, der tog ti år, og som Vespa'ens godt fire hestekræfter ellers tillader, kan parret vel være fremme i Videbæk hen under aften.

Du får nogle flotte skumringsbillede og nok også dejlige billeder søndag morgen, når I endelig er fremme i Stauning. Held og tillykke med det charmerende køretøj. Det er hvad man får ud af at være for åbenmundet over for sin chef. Men pyt med det. Vi lå ude på ruten bag en flere hundrede hestes Chevrolet Corvette, og kunne med fryd indsnuse duften af 98 oktan, og lyden af en supercharged 8-cyl. maskine. Hvad kan man ønske sig mere som scooterfører? Det skulle måske lige være at undgå det nederlag at blive overhalet af et par motorbøller i Ford T mens vi kørte for fulde gardiner. OK, fartbøller kan man jo aldrig gardere sig imod.

Det ophæves så rigeligt af bare at være med og mærke et kammeratskab, uanset om du kører på som her scooter eller i en superbil til flere hundrede tusinde.

Efter et par spændende prøver nåede vi frem til Videbæk, hvor der var frokost, og endnu en gang tid til at tale med mange af de spændende deltagere.

### Sidste etape

Efter Videbæk gik turen mod Stauning, og som på den øvrige del af turen blev vi overalt mødt af glade og vinkende tilskuere. En

### Fakta om Ringkøbingløbet

Ringkøbingløbet var i år det 29. i rækken, og dermed er veteranbil-løbet blandt de ældste herhjemme. Det har også i år udviklet sig til at være blandt de største med godt 160 deltagende hold som rekorden i år.

Løbet blev startet på initiativ af en lille gruppe mennesker i Ringkøbing, og har lige siden været non-profit.

Det ledes nu af en arrangørkomite, som har lagt stadig større vægt på at løbet skal være en motorhistorisk kavalkade. For få år siden kom de første motorcykler med, og siden er knallerter og scootere også inviteret med.

Det nyeste initiativ er den såkaldte Veterandag, hvor løbet munder ud i et arrangement i Stauning Lufthavn med præsentation af gamle køretøjer og gamle fly.

Men selve Ringkøbingløbet ændrer ikke meget karakter. Der er fortsat fælles start fra Rådhuset i Ringkøbing, og der køres ad en bekvem rute rundt på egnen med små stop undervejs. Det gælder ikke om at komme først, men det gælder i høj grad om at hygge sig og om at lufte de gamle køretøjer.

virkelig skøn fornemmelse og en rar oplevelse.

Vel fremme ved Stauning Lufthavn var der fremvisning, præsentation, og flyopvisning. Men på den sidste del af et ellers perfekt arrangement, gik vi død og var mange, der kørte hjem. Der skete bare ikke mere den dag.

Vores hovedindtryk er, at det var et spændende arrangement. Om alt går vel, møder vi frem igen næste år og det bliver jo nok på en Vespa.



# Bornholm Rundt

## 5. - 6. juli 1997

Tekst og foto: Kirsten Jørgensen

**L**ørdag morgen oprandt med fint vejr, så det var blot at samle sig sammen og komme afsted. Vi skulle være ved startstedet i Nylars kl. 8. Her rullede køretøjerne, 60 biler og 35 mc ind i en jævn strøm. Vi fik anvist plads og fik deltagnummer og rutebeskrivelse udleveret.

Lidt før kl. 9 åbnede borgmester Birthe Juel Jensen løbet og ønskede alle en god tur rundt på øen med den afvekslende natur. Og så blev køretøjerne sendt afsted på den 88 km lange rute med 2 min. mellemrum, 2 hver gang idet lige nr. kørte til højre, ulige til venstre. Dette bevirker at man møder halvdelen på ruten der var beregnet til at tage 5 timer incl. løsning af opgaver og frokostpause.

Ruten gik mod syd, langs kysten til Pedersker, Dueodde, Snogebæk, Nexø til Svaneke hvor der var frokostpause. Videre langs kysten til Gudhjem hvorefter ruten

drejede over Rø Plantage tilbage til Nylars. På ruten var placeret 10 poster, der alle havde praktiske opgaver der skulle løses. Eks. hent 750 g vand ved hjælp af et A3 papirark. Vel hjemme var der tid til en lille snak inden festmiddag med præmieuddeling i Ny-Vest Hallen. Her blev budt velkommen af Bornholms Motor-Veteraner's formand Henning Pedersen der fortalte at størstedelen havde udtalt tilfredshed med løbet, også med de vanvittige prøver som et par grinende svenskere sagde. Indskrivning og start syntes udvalget også havde fungeret fint. En tak til sponsorerne Provinzial Danmark og Castrololie.

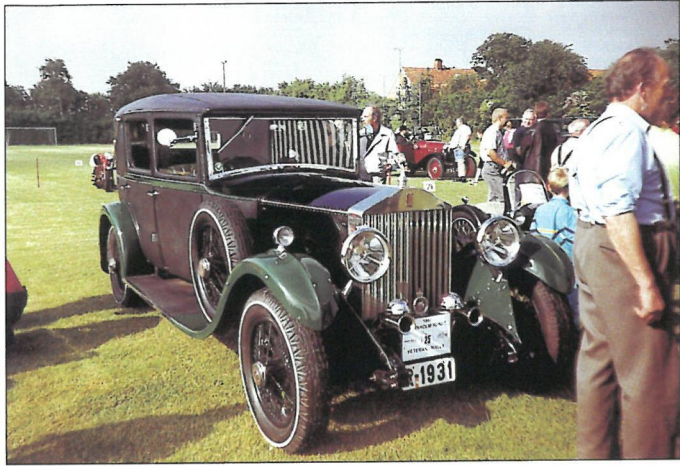
Efter præmieuddelingen blev rallyudvalg, poster samt andre hjælpere kaldt frem under klapsalver, for uden dem intet rally. En kort tale af Jørgen Hammer der deltog for 15. gang. Han takkede for et godt løb med skæve opgaver.

En omdelt sang omhandlende veteraner afsluttede måltidet, og så var der dans til kl. 0.30.

Søndag var der publikumsparade på startpladsen kl. 10-11.30. Derefter kørtes til Christianshøj i Almindingen hvor der blev serveret røgede sild. Her var der også tid til at gå rundt og se på køretøjer og få en lille snak med ejerne. Der blev talt flere sprog, idet der var deltagere fra Norge, Sverige, Tyskland, Holland samt fra forskellige egne i Danmark.

Ca. 13.45 var der arrangeret en ekstra tur med rundvisning på Hammershus for dem der var interesserede. 10 biler, 10 mc samt ca. 5 nyere køretøjer drog afsted. Nogle skulle med færgen, andre tog på besøg hos hinanden, og de sidste blev og hyggede sig videre. Alt sammenfattet et par gode dage. **TAK.**







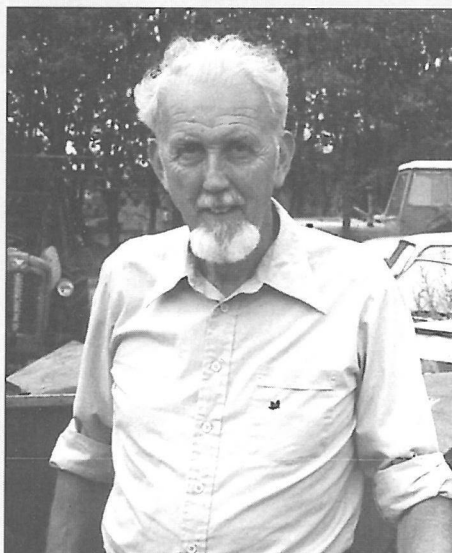
## Handelsmanden i Højmark

Af Gorm Albrechtsen

Hvis udtrykket original, altså i positiv forstand, kan hæftes på nogen, må det være DVK's mest forfløjne medlem, Jens Toft, der løber med udmærkelsen. Han har til stadighed seks-syv fly i sin stald sammen med alle bilerne - og dem er der snese af. Men han er altså noget af en hjemmefødning. Maskinhandler, handelsmand og historiefortæller Jens Toft bliver nærmest forarget ved at høre den påstand. Han indvender, at han da både her haft tre pladser på landet og været USA, England og Sverige. Men han kan ikke komme uden om, at han den dag i dag bor på akkurat samme matrikelnummer, som da han blev født. I sommer var det 70 år siden.

Jens Toft fyldte rundt på samme dag som Fanden og Prins Henrik fylder år, og det er en god anledning til at besøge ham i landsbyen Højmark en halv snes kilometer syd for Ringkøbing. Første gang jeg mødte Jens Toft var ved juletid for et par år siden. Han lignede en nisse med rød tophue, spillende øjne og hvidt gedebuk-

**Bil- og flypioneren Jens Toft**  
Højmark  
født 1927, DVK-medlem



keskæg. I sækken havde han dog ikke gaver, men hjemmedyrkede valnødder.

I denne eftersommer ligner han stadig en nisse, en drilsk, gammel nisse, der er i fin form og ikke ser ud til at ville geare ned, selv om han nu lukker sin maskinforretning, som da den var størst beskæftigede fem-seks medarbejdere og var kendt viden om. Men tiderne er anderledes. Der er færre bønder, og maskinerne sælges af firmaer, der har montører i kitter og piger, der skriver på computere. Bortset fra det sidste er det ikke mere noget for Jens Toft, der har det meget bedre med at lave sjove, spændende handler og

finde ting på lageret, som ingen troede eksisterede mere.

Formentlig vil firmaets lukning ikke betyde stort for virksomhedens udseende. Det meste er alligevel Jens Tofts legetøj. Han er ikke blot handelsmand, men også samler - og han kan li' at lege.

### Fuld af historier

En fødselsdagssamtale med den drilske vestjyde er lidt af en oplevelse, og en prøvelse, selv for en garvet interviewer. Jens Toft er fuld af historier, og de er karakteriseret ved at være under-

holdende, præcise, men også vidtløftige. Fortællingerne bider sig selv i halen som en flok snoge i sommergræsset, og det er ikke helt let at følge med i krønikernes vilde flugt. Omgivelserne er ellers lige til historieskrivning. Jens Tofts kontor er nærmest en hule, hvor væggene er behængt med effekter fra et langt liv, lige fra flypropeller til jagtgeværer, gamle fotos og et par skibslanterner. Desuden er der plads blandt dyngeerne til et gammelt arkivskab, et overlæst skrivebord og en slidt læderstol. Selv placerer hovedpersonen sig bag skrivebordet, smækker benene op på skrivebordet og udbeder sig gæstens holdning til brugen af korte bukser.

- Selv har jeg nu i halvanden måned gået i korte bukser, siger den 70-årige, der ellers burde trække i kampuniform, for han har en stillingskrig kørende med myndighederne. For nylig fik han uden problemer fornyet sit flyvecertifikat, og så skulle kørekortet også fornyes. Hertil kræves en lægeunder-



*Familien Toft har altid været til gamle biler. Billedet er fra 1972, og man er til Fjordfest i Ringkøbing. I den åbne Ford Touring fra 1923 sidder forrest fru Karin Toft, bag rattet Jens Toft og i bagsædet børnene. Bilen er stadig i familiens eje, men når man kører ud er det nu børnebørnene, der sidder i bagsædet.*

søgelse, og Jens Toft mente at den strikse lægeundersøgelse til flyvecertifikatet vel måtte kunne dække. Så sparede man jo tid og penge, men nej. Senest er der kommet meddelelse fra allerhøjeste sted, at fordi man har et flyvecertifikat, er det jo ikke sikkert man er egnet til at køre bil. Jens Toft afkræves fortsat en bilist-lægeundersøgelse. Den tygger fly- og bilentusiasten så lidt på, mens han spekulerer på næste skaktræk i stillingskrigen.

### Tosset med fly

Han har ellers kørekort nok. - Først fik jeg kørekort til bil, så til motorcykel og dernæst militært kørekort og i 1952-53 under et ophold i USA fik jeg også amerikansk kørekort, så man skulle synes jeg har tilstrækkeligt siger han. Opholdet i USA var netop det, Jens Toft har skildret i tre artikler i Veteran-Tidende i sommer.

Toft-klanens overhovede kunne faktisk heller ikke få kørekort, da han blev 18 år. Tilbage i 1945 var det ikke så ligetil, men unge Jens viste sin opfindsomhed allerede dengang. Han kopierede simpelthen faderens bilnøgle og trillede lidt rundt i bilen, når ingen så det. Siden drengeårene var han tosset med fly - og det er han stadig. Jens Toft fik flyvecertifikat i 1963 og har som nævnt fem-seks fly i sin private stald, flest gamle, højvingede typer og dertil to biplaner (de helt gamle med dobbelte vinger). Han er vild med de danskbyggede KZ-maskiner. Den interesse kan smitte. Alle fem børn har eget fly.

Historien med fly startede med at Jens Toft i modsætning til alle egnens drenge ikke ville være brandmand, men pilot. På vinger-

ne kom han, og atter var en bil spundet ind i historien. I efteråret 1962 tog han til Sønderjylland sammen med broderen Nils og en kammerat for at se på en Ford T Coupé 1926, der var sat til salg af brdr. Lemming i Sdr. Hygum.

- Undervejs kom vi forbi et skilt, der viste vej til Esbjerg Flyveplads, og vi slog et smut forbi. Man fortalte os, at man ville starte et teorihold i januar, og vi tilmeldte os.

Vi fik købt Ford'en og jeg gik i gang med at restaurere den og glemte ærlig talt alt om flyvning lige indtil den 27. januar 1963, hvor en pludselig indskydelse fik mig til at ringe til Esbjerg. Jo, de havde et hold og var klar til at starte samme aften. Nå, vi tog afsted tre mand, og vi fik vores certifikat. Men Ford'en - den blev aldrig færdig og står stadig klodset op.

Blandt flyinteresserede er Jens Toft noget af en legende. Han var med til at starte veteranflyveklubben i 1969 og har været med i dens ledelse i mere end 25 år. Også veteranflymuseet i Stauning, som han var med til at stifte, har hans store interesse og her har han rundvisninger ved større gruppebesøg.

### Lidt godt på lager

Ikke blot kontoret bærer præg af fly- og bilinteressen. Ude i den store lagerhal i Højmark Maskinforretning står der to-tre adskilte

fly og venter på at storsamleren Jens Toft får lidt bedre tid. Der står også hans samling af gamle Ford T og A modeller, noget støvede, men for nogles vedkommende startklar, hævder han. Der står også en enkelt Nimbus motorcykel, en gammel knallert og fyldte reoler med maskindele.

Men det er ikke noget imod hvad der gemmer sig i en stor lagerhal omme bagved. Her er opmagasineret 20-25 østtyske Trabant-biler i alle udførelser, farver og produktionsår. Der står en stribe Nimbus-motorcykler, to sovjetiske amfibiekøretøjer og en gigantisk tankbil med seks kæmpestore hjul og en motor så stor at den burde hente brændstoffet direkte fra tanken på ladet. Hvad den skal bruges til? Tja.

Der står også masser af cykler, og de bedste af dem finder vej til Estland sammen med gamle landbrugsmaskiner, som gør god gavn på de kanter. Det er nærmest en hobby, siger Jens Toft, der sørger for at der bliver ordentlige cykler ud af de mange, som han henter rundt omkring og som siden sendes afsted sammen med gode, brugbare maskiner af typer, som ikke mere bruges så meget i dansk landbrug.

Plads er der nok af i maskinforretningen i Højmark, og tid er der vel også til at istandsætte maskiner og samle cykler og male dem. Senest kom der et helt læs cykler



*Karin og Jens Toft med en bunke cykler, som skal afsted til børn og voksne i Estland - sådan nærmest oven i en sending maskiner.*



*Jens Toft har fået besøg af to andre flyentusiaster. Det er fra venstre Erik Krogsriis, Revlinge, som har en flyveplads til ultralette fly, og Vagn Tyrsted Rasmussen, der blev medie kendt, da han foretog en soloflyvning ind i Rusland - og blev sendt hjem igen. Man ville ikke vide af flyvende gæster på de kanter. Men det vil Jens Toft gerne, og de to gæster fik prompte stillet en Trabant til rådighed som transportmiddel mellem flyvepladsen i Stauning og Højmark Maskinforretning.*

fra en børnehave, og de skal nok blive modtaget med fryd i Estland, mener Jens Toft.

### Han kan handle

Han byggede sin maskinforretning på familie-matrikelnummeret efter at have haft halvpart i den gamle smedje i byen. Meget hurtigt viste han mere talent for handel end for smedearbejde, og besluttede helt at slå ind på den vej. Jens Toft var nærmest et naturtalent til at købe ind og til at finde de rette kunder på det rigtige tidspunkt. Han har stadig ry som en god handelsmand.

- Hans oldefar var hestehandler, indskyder fru Karin og Jens Toft fortæller at smedene på egnen var noget trætte af, at han sad på det meste af handelen med landbrugsmaskiner. Og da han så også begyndte at flyve! - Han falder ned - og der er ikke en smed der vil sørge over det, skal en smed engang have sagt..

Men han faldt ikke ned, og den gamle ørn i Højmark stikker sta-

dig næbbet i sky og lader vingerne bære. Der er så mange projekter, så mange gamle biler og fly, som kalder på ham, og der skal jo også være tid til fru Karin, til børnene Erik, Poul, Bent, Uffe og Helle og til alle børnebørnene.

Og der skal være tid til at skrive erindringerne på computer. Om de bliver udgivet, gør ikke så meget, men skrives skal de, og der er med garanti mange gode historier at fortælle. Som for eksempel historien om, hvordan Toft blev gårdejer, familien fik et fristed på øen Endelave og hvordan øen fik en „international lufthavn“ med flyvende gæster:

- Jeg havde altid drømt om at samle familien i ferierne akkurat som man gjorde på landet i min barndom. En dag i begyndelsen af treserne annoncerede den kendte handelsmand Låsby-Svendsen en gård til salg på Endelave. Han var kendt for at ville handle, og jeg var også ganske ferm til det, så måske kunne vi blive enige. Han fik to gamle amerikanske meje-

tærskere, som jeg ellers ikke havde kunnet sælge, en halmpræsser og lidt andet som udbetaling, og så var jeg af med det. Dertil lidt penge, og så var jeg pludselig gårdejer.

- Vi indrettede landingsbane til fly, og nu kunne vi selv og alle vore venner og bekendte lande lige ud for døren. Vi er på Endelave så ofte det er muligt, og til lufthavnstransport har vi den gamle, åbne Ford A Phaeton fra 1929, som i mange år stod under en presenning inde under et halvtag hjemme ved smedjen. Den har nu båret samme lak - og de samme sort-hvide nummerplader i 33 år og tjener os stadig trofast.

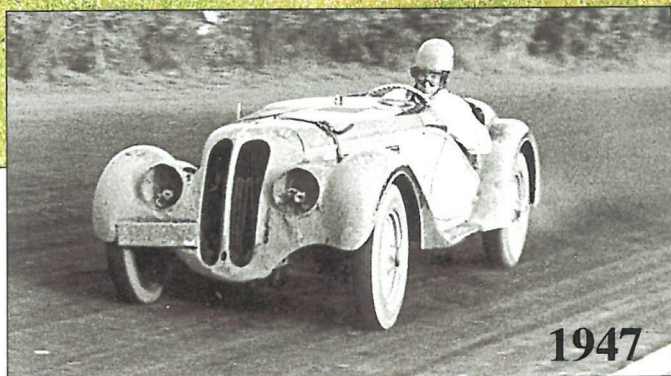
Omkring gården plantede Toft-familien levende hegn og masser af hasselbuske. Nødderne fra Endelave fylder sækken, når Jens Toft snupper nissehuen ned fra hylden ved juletid og til fryd for egnens børn og til undren for forbipasserende ligner selveste julenissen i Højmark.



## BMW 328 • 85 265

1996

Foto: Egon Neesgaard



1947

### MÅNEDENS KØRETØJ

Denne måneds køretøj tilhører et af vore trofaste medlemmer, Yngve Falk i Esrum. Yngve har selv skrevet en glimrende beretning både om BMW i almindelighed og 328'eren i særdeleshed. Den følger her: (Om BMW 328 i Danmark læs også BhT. 90/1987)

BMW 328 med chasis nr. 85 265 og karrosseri nr. 223 blev leveret af BMW AG München d. 21. juni 1938 til BMW's forhandler Fendler & Lüdemann i Hamborg.

Af fabriksbogen fremgår det, at den har været sort, men en analyse i mikroskop af laklagene tyder på, at den oprindeligt har været hvid, som første farve.

Det er ikke muligt at se, om Fendler & Lüdemann har solgt bilen eller til hvem, for i 1950'erne blev firmaet solgt til BMW AG München. Lüdemann afviklede sin del af virksomheden, og alle papirer blev tilintetgjort. BMW Hamborg har intet materiale liggende, og Lüdemann døde for mange år siden.

Mange biler blev ødelagt i krigsårene, men 85 265 blev reddet af to engelske officerer, som i 1945

forærede bilen til Prins Georg af Danmark. Prinsen har oplyst, at den sandsynligvis har tilhørt den tyske besættelsesmagt.

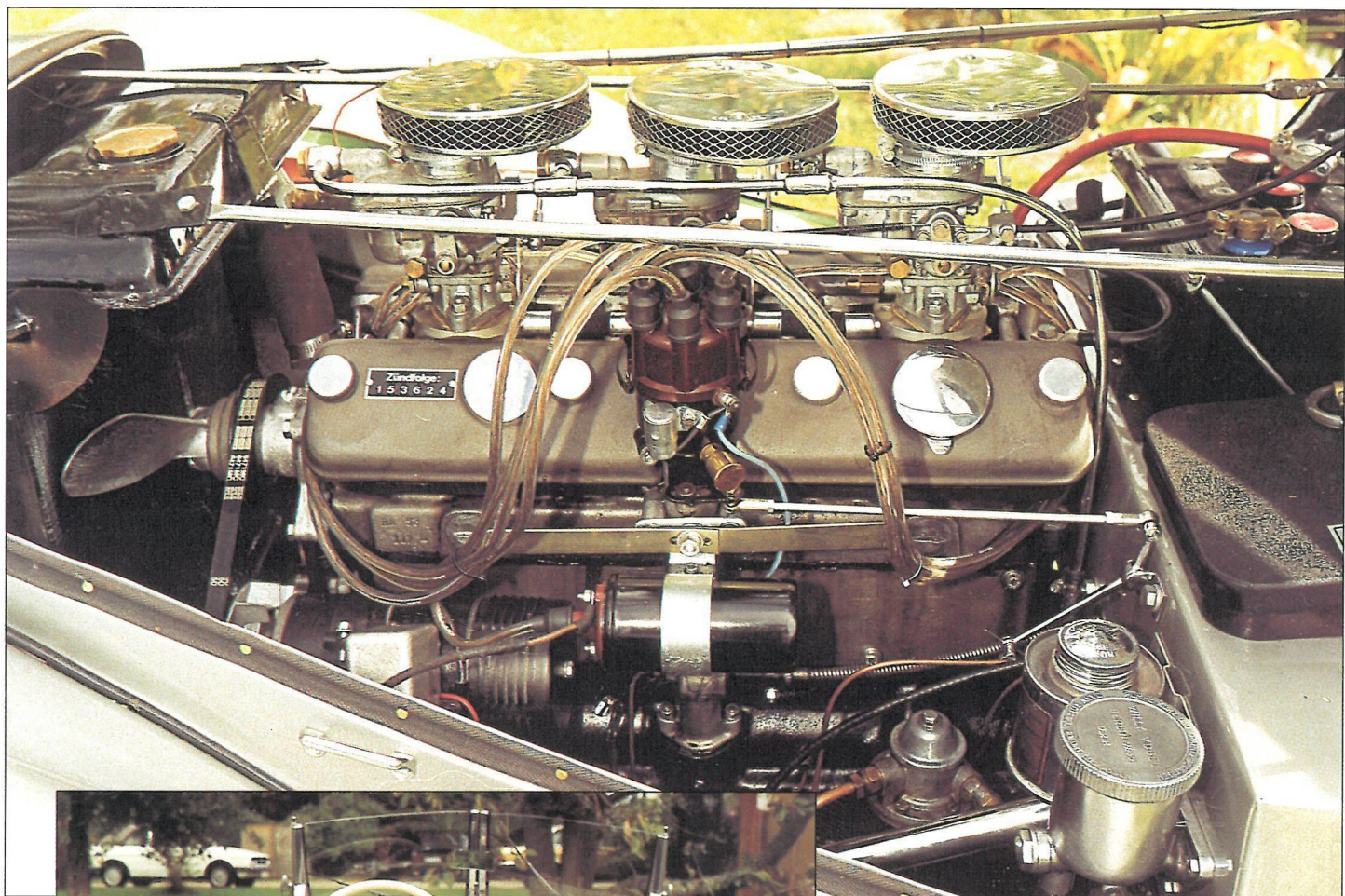
Senere i 1945 lader Prinsen sin advokat Eugen Olsen sælge BMW'en, men til hvem vides ikke.

Første indregistrering er 7. april 1947 med nummeret A 30 469 til motorsportsmanden Frede Andersen, som kørte mange skandinaviske løb med den.

I Frede Andersens 4-årige ejerskab, havde den flere forskellige farver, og når han ikke kørte løb, brugte han en BMW lysmaskinemotor i bilen for at spare på den fine 328-motor.

En af Frede Andersens venner, Zingenberg kørte vognen med succes i flere løb, og vandt med den Danmarksmesterskabet 1949





på Amager Travbane. Det var egentlig meningen, at han skulle købe den, men da han senere samme dag kørte af banen med den, var han ikke længere interesseret, og Frede Andersen beholdt den. 1951 ejedes 85 265, med registreringsnummer A 3911, af Bent

Steffensen i Helsingør, hvis kompagnon, motorcykelmanden A.W. Hansen, Søborg Hovedgade, havde modtaget bilen i stedet for et depositum på 10.000 kr. Dette blev aldrig indløst, og bilen overdroges til ingeniør Bruun, Søborg (ABC Komfurfabrikken).

1954 tilhørte den en fænrík på Østerbrogades Kaserne med registreringsnummeret K 84 262.

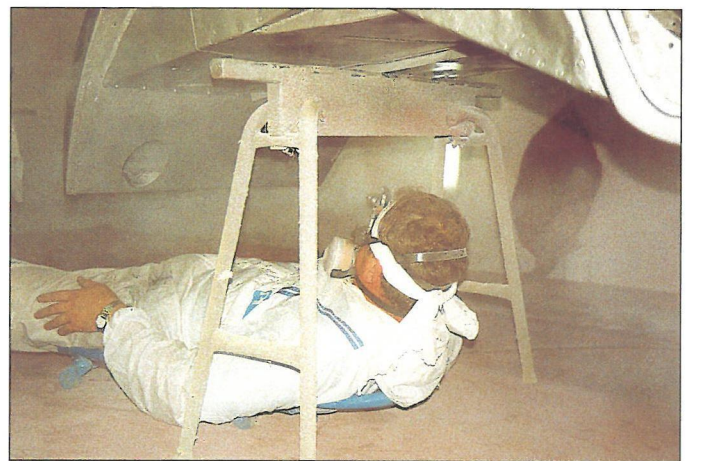
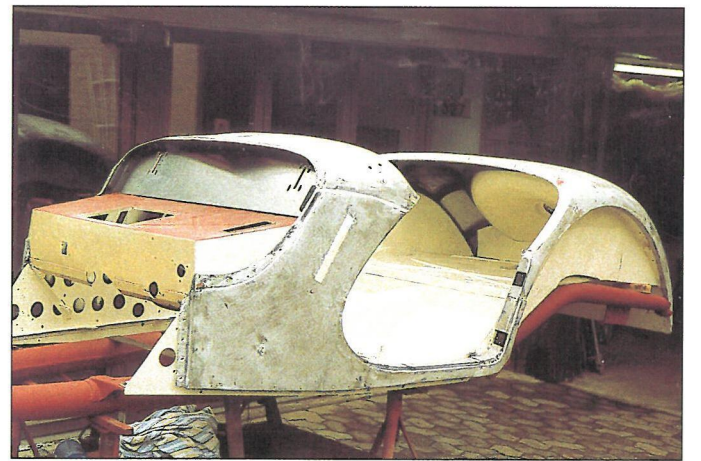
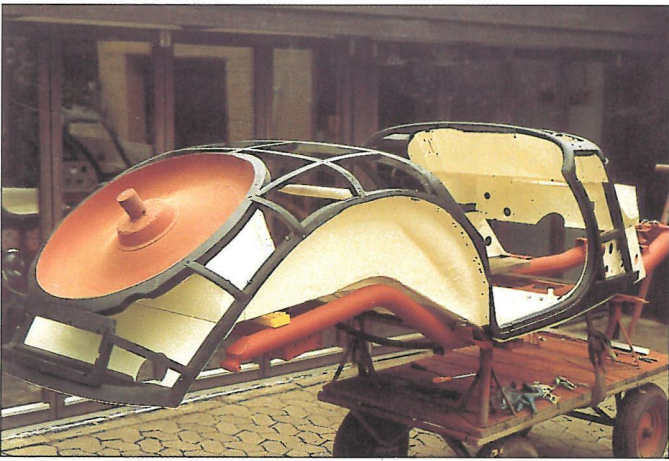
Omkring 1960 ejes den af Erik Gry i fire år. Han tager den med til England, hvor den deltager i enkelte baneløb.

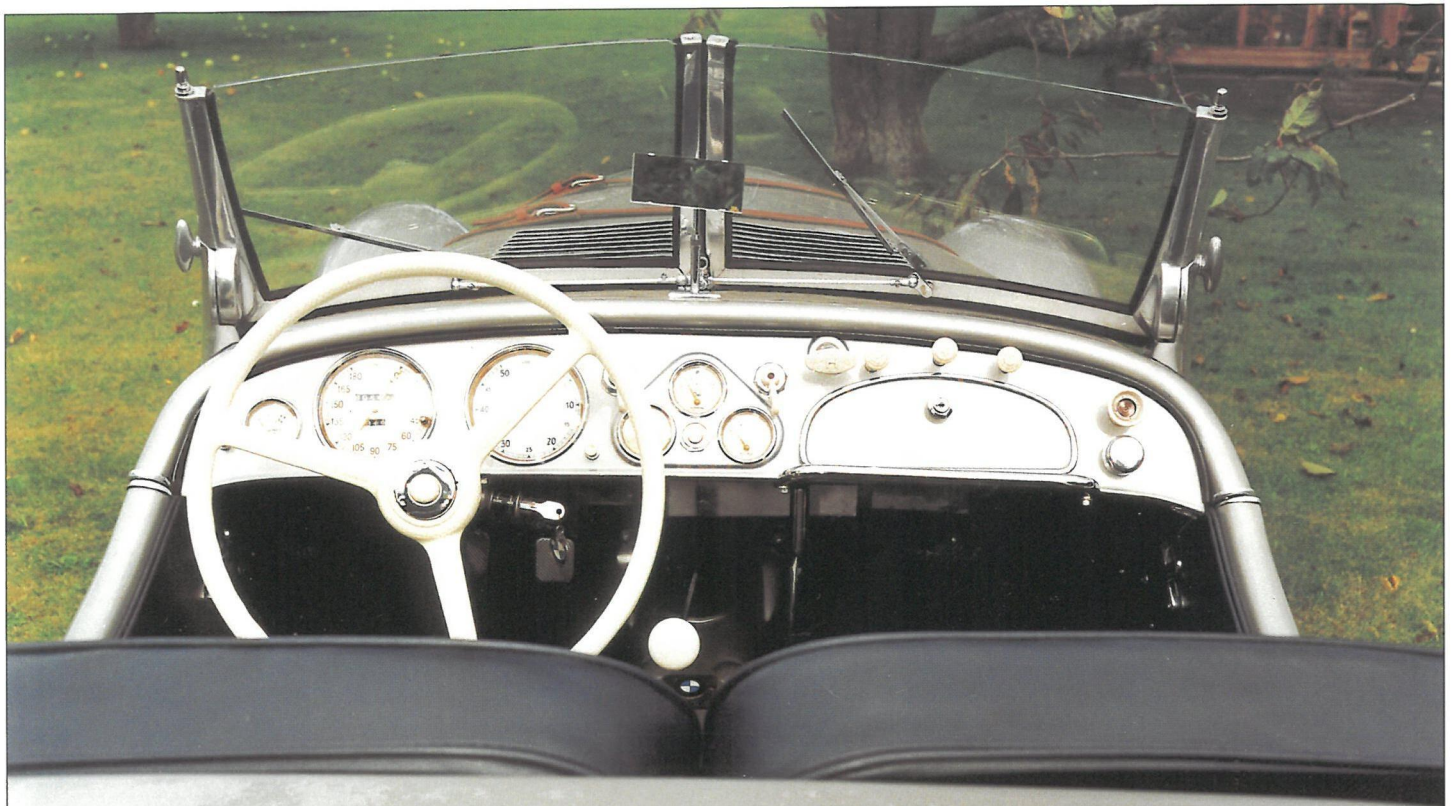
Næste ejer er Erik Koux (AB 25 714), som sælger den igen i 1966 til Steen Allan Christensen, der året efter sælger den til Martin Andersen.

1988 køber Ib Jensen bilen og påbegynder restaurering. Opgaven er for stor for én mand, og i 1990 køber Yngve Falk og Claus Hancke bilen.

I de næste 6 år gennemgår bilen en minutiøs restaurering og genopbygning med de originale dele, - inklusive den originale motor nr. 85. 265 og de originale karrosseridele med nr. 223, svarende præcis til de originale numre og specifikationer fra 21. juni 1938.

Bilen fremstår i dag som et af de allerfineste eksemplarer i verden af en af alle tiders mest spændende og epokegørende klassiske sportsvogne.





## En fantastisk tilfældighed

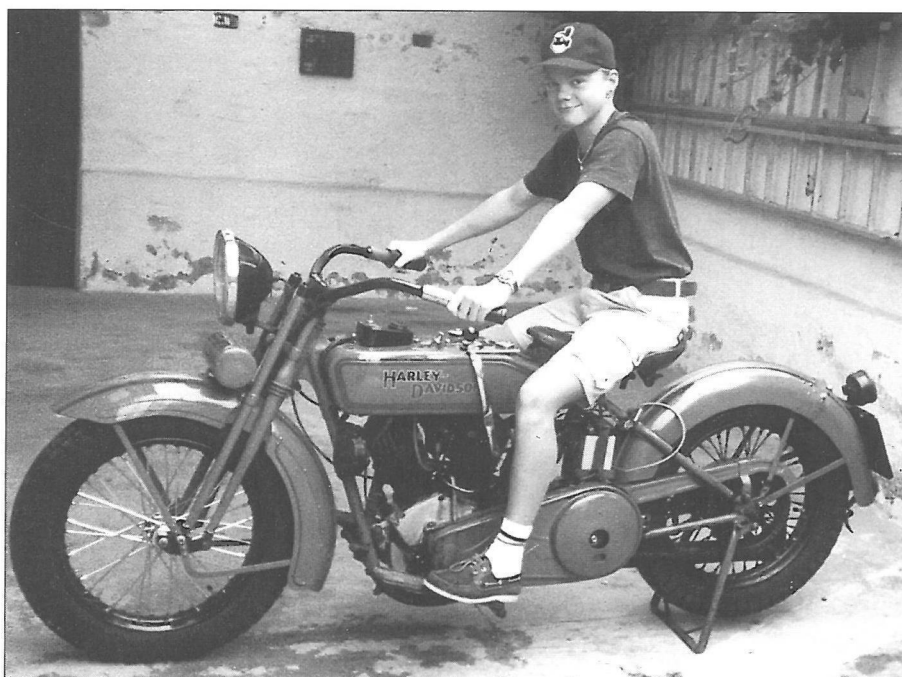


Den motor der lå i 328'eren var ikke den der egentlig hørte til denne vogn, idet motornummer og stelnummer i disse vogne skal være identiske. Så man gik på jagt efter den originale, i håbet om at den var til at opdrive. Yngve har også en 327. Den gule her på billedet. Og tro det eller lad være, men den motor, han skulle bruge, lå i denne vogn. Hvordan det hænger sammen er en gåde, men nu er den rigtige 85 265 på plads i det rigtige chassis.

## En anden tilfældighed



Da jeg besøgte Yngve kom vi naturligvis til at tale om bilens historie. Det viste sig, at jeg har fotograferet den i 1948, da den så sådan ud. Jeg kendte den omtalte Frede Andersen fra "Lyngby og Omegns Motorklub" idet jeg selv var medstifter af den nu hedengangne forening. Jeg fik iøvrigt mit livs hurtigste køretur i den lille 328, idet Frede Andersen kørte mig fra Lyngby til Gentofte Amtssygehus efter et styrt med en motorcykle. Han kørte mindst 130 ind ad Lyngbyvej. Dengang var 60 km højst tilladte hastighed.



*Harley Davidson 1919 fotograferet med min søn som har samme alder som jeg havde da jeg erhvervede den i 1960*

## En beretning fra auktionen den 14. juni 1960 i Hurup Thy

Af Edwin Wester Sørensen

I Veteran Tidendes juni udgave var der en særdeles interessant artikel om en Bugatti type 13, årgang 1911.

En god ven og medlem af veteranbilklubben sendte en fotokopi af artiklen fil mig, da han vidste, at jeg havde været involveret i historien. Jeg tror, at læserne af artiklen vil have appetit på at høre en smule mere om Bugattien men også om andre omstændigheder i forbindelse med den efterhånden berømte auktion, den 14. juni 1960 i Hurup Thy.

I 1959-61 var jeg i lære i min fars købmandsforretning i Hurup Thy. Alle vi store drenge i byen kendte mekaniker Jens Nielsen, som boede i forbindelse med sit værksted i Klokkedal, en sidegade fil Bredgade. I årene op til hans død så vi ham mindre og mindre på gaden - man talte om at han var blevet sær - men han var vel blot blevet gammel og ensom. Omkring hans værksted var der en del mystik.

Der var gamle motorcykler og en masse andre meget spændende ting og sager. Men ingen kendte rigtigt noget til det.

Én ting vidste hele byen dog, og det var, at Jens Nielsen forgæves havde forsøgt at få plader på en meget gammel Harley Davidson med sidevogn. Den legendariske motorsagkyndige - Vestergård fra Thisted, som én gang ugentlig havde syn ud for politistationen i Hurup, var ikke særlig begejstret for Jens Niensens ofte fantasifulde - men teknisk meget avancerede løsninger på mekaniske problemer. Han gav i hvert fald Jens Nielsen instruks om aldrig mere at komme med denne Harley Davidson 1000 cc årgang 1919 med en gammel dansk Bender sidevogn. Derfor var denne motorcykel jo efter byens opfattelse ganske værdiløs.

Man vidste også at kunstmaleren Knud Eels gamle Indian Scout fra 1929 stod i Jens Niensens værksted uden plader.

Bugattien var efter min erindring gået i glemmebogen i byen. Arvingerne fandt kølergitteret og nogle restaurerede hjul, da de gennemgik boet. Og så berammedes auktionen til den 14. juni. Der var megen opmærksomhed omkring denne på grund af den gamle Bugatti. Rygter gik om, at der ville komme meget pengestærke folk langt væk fra - ja helt fra USA.

Ved middagstid på auktionsdagen kom "Karl Motor" ind i købmandsforretningen. Han skulle låne 100 kr. af købmanden. Karl var en mærkværdig skikkelse. Høj, lidt duknakket, flink, rar - og vild med motorer af alle slags - helst gamle petroleumsmotorer med hvilke han med sindrige remtræksystemer kunne klare de fysiske udfordringer på sit lille sted mellem Vestervig og Hurup. For udenforstående var det livsfarligt at bevæge sig i såvel stald som lade - remtrækkene var overalt. Han gik gerne i en mørkebrun lang læderfrakke, som kunne tåle alskens vejr. Hertil en sort blød hat



med bred skygge. Det sagdes, at han engang havde solgt sin kone for 5.000 kr. og en gammel petroleumsmotor.

Karl skulle på auktion. Og inden han forlod forretningen, havde han lånt 75 kr. af min far. Jeg fik 100 kr. på forskud på grund af familieforholdet - for også jeg skulle på auktion.

### Eftersynet

Om formiddagen var alt stillet op i gården i Klokkedal. Det som interesserede os mest var motorcyklerne. Bugattien var mere abstrakt for os store knægte uden kørekort. Den kunne da heller ikke køre!

På fløjen stod en Harley Davidson 1919 med sidevogn, derefter en Harley Davidson 1933 med ekstra lang bagskærm, Knud Eels gamle Indian Scout og herefter 3 mindre interessante motorcykler af nyere fabrikat, de kunne indregistreres og køre.

Vi satsede på den første.

### Auktionen

Kl. 1400 var gården fyldt med mennesker. Om der var pengesterke mænd fra USA lagde vi ikke mærke til. Præcis på slaget åbnede den gamle sagfører Johan Jacobsen auktionen. Alle kendte ham - han var ikke fra Thy og talte derfor ikke udpræget thybomål, men højt talte han heller ikke. Han gik med stok.

Ingen var imidlertid i tvivl om, at auktionen var begyndt. Harley fra 1919 var første nummer. Jeg nikkede ved 40 kr. Karl ved 50 kr. Et nik fra mig på 60 kr. fik Karl til at sende mig et opmærksomt blik, og han nikkede ved 70 kr. Så tog jeg fusen på ham og bød 90 kr. Jeg havde jo et sikkert kendskab til hans finansielle muligheder.

Den gamle sagfører bankede stokken i jorden, og jeg var herefter den stolte ejer af en stor Harley Davidson. Karl Motor fik det næste nummer - Harley'en fra 1933. Den tjente ham trofast - og han den i en lang årrække.

Hvad der efterfølgende skete på auktionen erindrings jeg ikke, da jeg

og mine kammerater fik travlt med at skaffe benzin, et nyt batteri o.l. så vi kunne køre Harley'en fra gården i Klokkedal når auktionen var ovre. Men at de ivrige københavnerne ikke kom til fadet, kan jeg da udmærket forstå, for på sædvanlig thybofacon, så blev der ikke snakket og råbt mere end nødvendigt var - tegn var nok.

### Efter auktionen

Da det sidste var solgt tømtes gården hurtigt og jeg og 3 kammerater gik i gang med at få dyret til at køre. Karl Motor hjalp til - hos ham var der ingen bad feelings - og gamle motorcykler havde han forstand på. Det kneb måske mere med damerne. Da vi havde fået nyt benzin hældt på, rensede tændrørene, isat et frisk og nyt batteri, skulle vi i gang med startproceduren. Karl underviste - øvede og forklarede - karburatoren, én med "snøvs", skulle indstilles rigtigt, ekstra luftindtag, høj tænding, gas-håndtaget i bund, 2 spark på pedalen, tænding slås til - og så et 3. spark på startpedalen.

"hvis den ikke starter nu, så har du fan'et et problem" sagde Karl til mig. Efter 3. spark lød der et ordentlig brag - det var Harley Davidson 1919 som gik i gang. Vi fik justeret karburatoren, indstillet tændingen - og så kørte vi 4 drenge uden kørekort gennem hovedgaden i Hurup - ja hovedgade og hovedgade, men i hvert fald den vigtigste og længste. I dag er den naturligvis gågade. Alle fjernsyn væltede når vi kørte forbi.

### Indregistrering

Sommeren igennem blev den gamle motorcykel meget anvendt. Vi skulle jo til bal om lørdagen. Det væsentligste problem ved dette var transporten til de forskellige kroer og forsamlingshuse i de omkringliggende byer i Thy. Men her hjalp Harley. En kasse øl i sidevognen og så ellers afsted - dog efter mørkefald. Da hele Thy havde været tørlagt siden begyndelsen af århundredet, så måtte vi jo i løbet af aftenen bruge Harley

som bar. Også denne opgave løste han.

På hverdagsaftener øvede vi os i kørsel med sidevogn - nogle af os blev ret så gode til det. I slutningen af året fik jeg kørekort, og så begyndte vi jo at spekulere i at få plader på. En dag fortalte en af kunderne i købmandsforretningen at Vestergård var på ferie, og at der ville komme en motorsagkyndig fra Nykøbing Mors. Dengang lå Nykøbing Mors meget langt fra Hurup Thy, så vi gik ud fra at rygtet om Vestergård og Jens Nielsen ikke var nået derover. Altså skubbede vi Harley'en til syn. Efter en tur på motorcyklen godkendte den motorsagkyndige motorcyklen til plader.

Motorcyklen har fulgt mig siden. I midten af halvfjerdserne fik jeg Poul Holm & Søn på Roskildevvej til at give den en ordentlig overhaling, så den i dag stadig er som ny. I godt vejr kører jeg ofte en tur på den gamle Harley, som man efter 37 års forløb jo kun kan have et helt særligt forhold til. Den er selv 78 år gammel, 7 år yngre end min mor, som bestemt ikke var særlig begejstret for mit engagement med denne gamle Harley Davidson. I dag føler hun også, at den er en del af mig.

For nogle år siden fejrede vi dens 75 års fødselsdag - om et par år skal vi have stor fest - da fylder den 80.

En af beboerne i mit kvarter havde en gammel Bugatti. Når han hørte mig starte min Harley - så kunne han ikke dy sig - også han måtte ud og lufte den gamle. Så gik snakken.

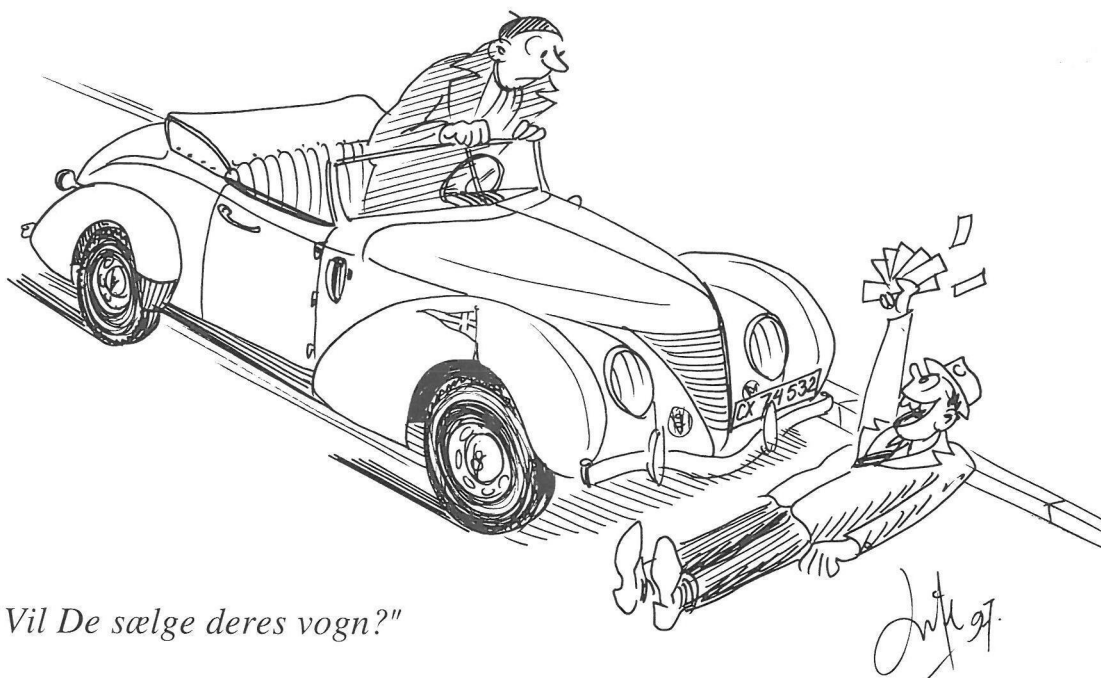
Knud Eels gamle Indian Scout endte også hos mig, men det blev en tragisk affære. På grund af pladsmangel kom den til opstaldning på en gård og endte vist nok i en mergelgrav - det ærgrer mig den dag i dag. Kun papirerne har jeg tilbage!



Billeder fra Arresø Løbet der blev afviklet lørdag den 16. august 1997, med start og mål i Frederiksværk.



Foto:  
Arne E. Pedersen

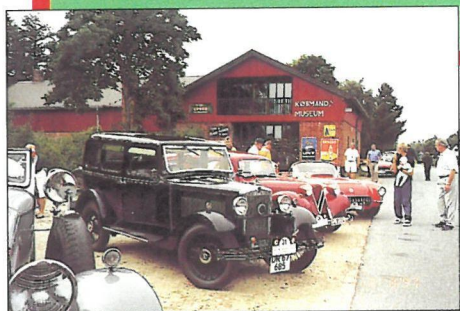


"Vil De sælge deres vogn?"

# Munkebjergløbet 1997

Stop ved Bredehus


 Georg Christiansen i  
Packard

 Villy Sørensens Plads Vejle.  
Præmieuddeling

 Bindeballe  
Købmandsgård

 Stop på Børkop  
Vandmølle

Munkebjerg er et meget smukt område lidt syd for Vejle, og det har i år givet inspiration til to fremragende arrangementer for veterankøretøjer. I sidste nr. af Veteran Tidende blev det ene omtalt, nemlig „Munkebjerg Hill Climb“, der var et konkurrenceløb for gamle racer- og sportsvogne. I forbindelse med dette arrangement havde Hans Geswendtner fået den gode ide at arrangere et hyggeløb for almindelige veterankøretøjer.

Munkebjergløbet, der jo er et nyt tiltag, blev afviklet på en ny og

spændende måde idet alle deltagere blev delt op i mindre grupper, og mødtes på forskellige steder i den smukke omegn af Vejle. Grupperne skulle køre fra sted til sted efter en fastlagt rute og på bestemte tider for til sidst at samles et bestemt sted, et såkaldt kædeløb. Alt fungerede godt og der var rigtig god hygge i de forskellige grupper. Hvert punkt på ruten, eller tak i kæden, var lagt i forbindelse med et gæstgiveri, hvor det var muligt at forfriske sig. Ved hvert punkt var der også indlagt små konkurrencer, som man så kunne hygge sig med under turen.

Alle deltagende køretøjer samledes til sidst på Villy Sørensens Plads ved Idrættens Hus i Vejle, hvor der var præmieuddeling til de heldige vindere. Under opholdet kom der et antal spændende racervogne fra Hill Climb løbet og tog opstilling på pladsen, så der var rigtig meget at se på. Der var mange opfordringer til at gøre arrangementet til en tradition, så det venter vi spændt på. En stor tak til Hans Geswendtner og hans hjælpere for en god dag med spændende oplevelser.

Poul Suhr

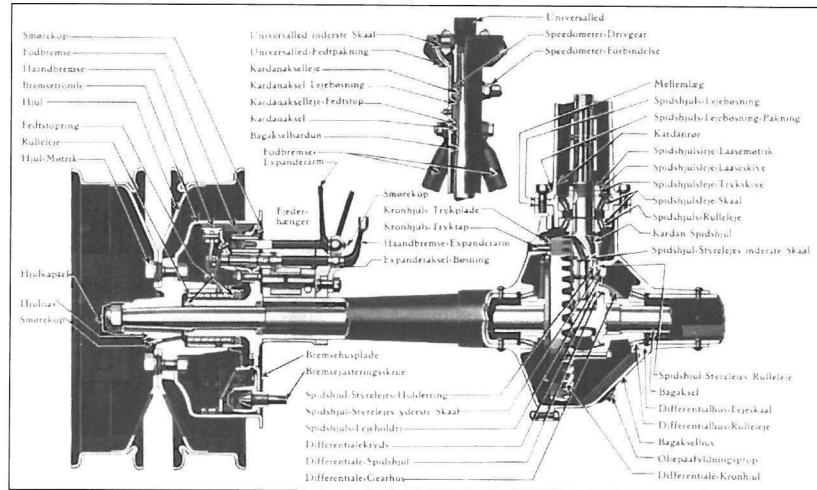


*Ib Christensen, Nødebo, spørger hvad man gør ved et Ford AA bagtøj, der er slidt på rullebanen ved baghjulsljerne.*

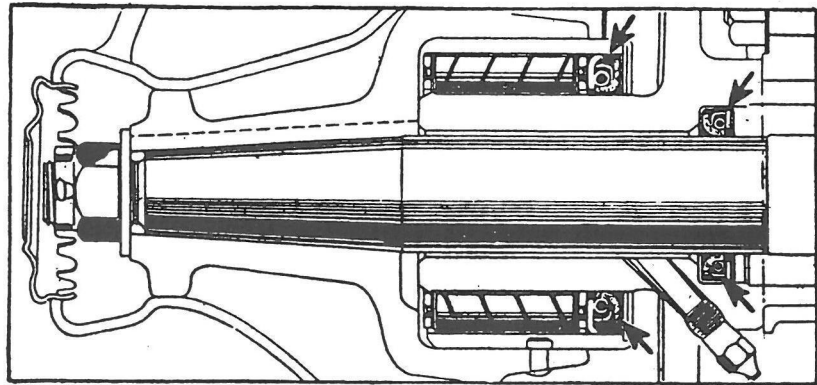
Som det ses på billederne, ruller lejet direkte på en bane på bagtøjet, modsat et almindelig rulleleje, der har en yder- og inderring. Man kan sige det er inderringen der er slidt, men da inderringen er selve bagtøjet, må løsningen være at dreje nogle få mm af bagtøjets rullebane, presse en stålbøsning på og afdreje, eller endnu bedre rundslibe, til original diameter.

At montere en stålbøsning er en reparation, der svarer til at presse foringer i motorcylindre, og som sådan en kendt opgave. At påsprøjte stål er en sag for et specialværksted, jeg kender ikke metodens muligheder, og kan ikke vurdere denne løsning.

Bagtøjet skal adskilles, og de to rørhalvdele skal op og snurre i en drejebænk. Opspændingen må ske således at emnet løber, altså rettes op med måleur, en større og tidkrævende proces.



*På billedet af det gennemskårne bagtøj ses rullelejet, der bærer baghjulstrømmen. Måske tydeligere på snittegningen af 1928 personvogn. Konstruktionen er den samme på A og AA, blot sværere på AA.*



**Fig. 213.—Showing Location of Lubricant Retaining Packings at Wheel Hub End of Ford Rear Axle.**

*Edgert Pedersen, Løsning, spørger hvad man gør ved en vandtemperaturmåler til en Nash 1929, der har tabt væsken.*

Den tids temperaturmålere er opbygget af et lukket væskefyldt rørsystem. I motorens topstykke monteres en føler, der via et kapillarrør påvirker målerens baudonrør, der har forbindelse til instrumentviseren. Når væsken i føleren opvarmes udvider den sig og påvirker baudonrøret.

Jeg ville ikke prøve at hælde væske (hvilken?) på systemet og lukke det ved lodning, jeg tror ikke det kan lade sig gøre at få al luften ud. Hvis nutidens biler kørte med samme målersystem, kunne man måske ombygge en ny måler med Nash-skalaen. Men moderne

**TEMPERATURE GAUGE**

Know exactly what temp your motor us running. This gauge gives you a range of 90° to 250°. Drill and tap your head or the water outlet to install the temperature probe.

**A-8272**
**1928-31**
**\$49.95**

temperaturmåling sker via elektricitet.

Jeg har forhørt om temperaturmålere, baseret på det lukkede væskesystem, stadig fås som uoriginal reservedel - det gør de ikke. Man kan så lede efter en brugt måler og ombygge med den ori-

ginale skala. Imidlertid fås hos Snyder i USA en måler til Ford A (uoriginal), det kunne være en mulighed.

Kommentarer til ovenstående er velkomne.

P. E. Hansen



## Undskyld hr. Må vi lige ulejlige?

**I** Historisk Sports Sektion (HSS) er vi altid rolige og af balancerede som tykmælk. Selv midt i den værste gang øllebrød i 1. sving efter starten er gået. Men her på det sidste er vi alligevel begyndt at dirre og skælve. Sagen er nemlig den, at vi i sektionen har fået smag for at bruge penge. Mange penge. Det er skønt at gå og smide om sig til højre og til venstre. Nogle af vore arrangementer ligger og skvulper i grænseegnene mellem en og flere millioner kroner, og det er jo herligt. Gad vide, om det er lige så herligt, hvis noget skulle gå galt? Verdenshistorien er rig på eksempler på fejlkalkulationer. Da vi er en sektion i DVK, kunne vi egentligt godt tænke os at vide, om DVK går ind og dækker vore tab? Ét er den moralske forpligtelse, men hvad siger juraen? Kan vi bare sorgløse tørre regningen af i DVK, da vi ikke selv ejer en jante?! Vi holder helst hænderne i lommen, så ingen skal se, at de ryster.

Da perspektivet er diffust, vil jeg skynde mig at forlade emnet og gå over til noget helt andet.

HSS er nemlig ved at blive en stor sektion med en markant tilgang af nye medlemmer, og i vores selvglæde vil vi påstå, at vi i jævn til pæn grad har arbejdet for DVK's overordnede formålsparagraf om at fremme interessen for motorkøretøjer af teknisk-historisk interesse, citat slut. Da vi simpelthen ikke kan få nok af os selv, vil vi også vide, at publikum er ved at få øjnene op for underholdningen i historisk motorsport, og selv presse og tv har fået blik for det male- riske skue, når de gamle smadder- kasser futter af som en kineser. Andre motorklubber er begyndt at tage os alvorligt, og inviterer os gerne med som mere end pause- klovne. Vi er faktisk kommet på

plakaten som trækplaster, og selv DASU (Dansk Automobil Sports Union) har bedt, om ikke et af vore løb næste år kan få undertitel af "DASU'S 50-års jubilæumsløb". Tiden med hyggeræs er ved at være forbi. I flere klasser gås der til stålet, som var det fanden selv, der havde overtaget den højere styrelse, selvom vi stadig også har klasser for folk med lidt mindre fis i kronelyren.

Og hermed er vi ved at snige os ind på problemet. Historisk motorsport er faktisk en dyr hobby. Gid man i sin tid havde kastet sig over fuglekikkeri eller meldt sig ind i Dansk Vandrelaug, så havde man måske været en holden mand i dag. Jeg tør slet ikke nævne, hvad jeg bruger årligt af tungt beskattede midler på min hobby, da jeg risikerer at min kone skulle læse det, men billigt er det ikke. Jeg ser helt bort fra prisen ved at erhverve et passende køretøj, for derved adskiller vi os ikke fra andre DVK-medlemmers situation, men det gør vi, hvad angår drift. Nye dæk i hver sæson og hyppige udskiftninger af sliddele, da belastningerne på en racerbil er uhyrer mange gange større end på en veteranbil fremført i almindeligt borgerligt tempo. Transport på trailer (og ikke mindst færgebillet incl. trailer, da der næsten ikke er nogen baner på Sjælland) og store tilmeldingsgebyrer til stævnerne, da arrangører jo også altid har store udgifter til baneleje, sikkerhed og hjælpemandskab m.v. Stævnerne strækker sig undertiden over flere dage, så her må kreditkortet atter i funktion.

Selvom vi ikke er meget for at nævne det, kan vi ikke helt dølge, at der i kampens hede under de fleste af vore seancer bliver fol- det et par skærme eller det der er værre, og der bør altid afsættes passende midler til hudpleje efter

lidt færdselseksem og alt sådan noget..

Racerkørere har måske på mange måder en skrue løs, men er dog alligevel ret almindelige menne- sker med dispositionsret til for- holdsvis knappe midler. De viser i fuld udstrækning flaget for de gamle biler og har betydeligt stø- re udgifter herved end øvrige DVK medlemmer, men hvilken støtte får de fra DVK for deres ambassadevirksomhed? Ingen. I- ke engang et lille symbolsk beløb. Udover ubegrænset spaltepads i Veteran Tidende: Absolut nothing! I DVK's gribende for- målsparagraf under pos. c står an- ført: afholde og støtte konkurren- cer, prøver, løb og lign. for mo- torkøretøjer af teknisk-historisk interesse til fremme af interessen for dem. Prøv at gætte 3 gange, hvor meget vi har modtaget i år? Rigtigt: Nothing!

Vi søgte i foråret i al beskeden- hed DVK om en lille erkendtlig- hed, men ansøgningen blev afvist. Den officielle afvisning er uinte- ressant, men fra salen blev be- grundelsen under taktfaste klap- salver formuleret: hvis fjolserne vil køre race, er de velkomne til det, men så må de fa'me også selv betale. Et pletskud!

Og nu er der altså ved at opstå rumlen i geledderne. Først som en sagte hvisken, men nu mere som en brølende Bugatti-motor fra 30- erne: Hvad skal vi egentligt med DVK? Hvad får vi igen for vort kontingent? Og her har vi i besty- relsen et problem: Vi ved ikke, hvad vi skal svare!

Gorm Bang Olsen



## Svar til Gorm Bang Olsen

I DVK har vi den store glæde at kunne konstatere at der afvikles et stigende antal arrangementer i klubbens navn rundt om i landet.

Alle disse arrangementer er gennemført med stor iver og interesse på frivillig basis af initiativtagerne og med hjælp og støtte fra DVK til at gennemføre aktiviteterne.

Arrangementerne har haft stor publikumsinteresse og således været med til at skabe en betydelig positiv opmærksomhed for vor klub. Specielt i år har der været afviklet flere store arrangementer, der har givet megen medieomtale i såvel aviser som tv.

For at give alle initiativtagere en

ensartet betjening har vi i bestyrelsen fundet det rigtigt at have nogle faste regler for støtte til arrangementer, disse regler er sektionerne også underkastet. Vi er meget opmærksom på de økonomiske forskelligheder der kan være ved de enkelte arrangementer, derfor er det nødvendigt at søge om tilskud til det aktuelle arrangement.

I 1996 gjorde vi imidlertid en undtagelse idet vi på klubbens generalforsamling bevilgede kr. 10.000.- til HSS, det er rigtigt at der ved den lejlighed fremkom polemiske kommentarer fra salen. Samme år kunne vi også konstatere at HSS kunne fremlægge et årsregnskab med et overskud på

ca. kr. 10.000.-. Når vi i år afviste en generel ansøgning på kr. 5.000.-, var det med henvisning til foran nævnte regler, og vi har ikke senere modtaget nogen anmodning om støtte til et aktuelt arrangement. Behandlingen af sidstnævnte ansøgning skete i øvrigt på et ordinært bestyrelsesmøde, og der fremkom ingen negative kommentarer.

Hvis man i HSS mener at DVK kun kan bruges til at få penge fra er den beskrevne opfattelse forståelig. Vi mener imidlertid at der er mange ting det kan være frugtbart at udvikle sammen og samarbejde om, men vi respekterer naturligvis andre synspunkter.

Bestyrelsen/Poul Suhr

## Blyfri uden problemer

Da der har været en del diskussion omkring blyfri eller ikke blyfri benzin til klassikere og veteranbiler kan jeg oplyse, at mine erfaringer gennem 3 år hvor jeg udelukkende har anvendt blyfri benzin oktan 92 og kørt med en tilsætning af Castrol TBE som erstatning for blyet, har vist sig at være komplet problemfri,.

Kontrol af ventilerne 2 gange hver sæson har vist, at ventilsæderne ikke er blevet "ædt" af den blyfri benzin. Justering af tolerancerne har vist sig at være unødvendig.

Motoren: BMW 328, 6-cylindret højtydende med aluminiumstopstykke med løse ventilsæderinge.

Alle gamle biler vil profitere af at anvende de moderne erstatninger for blyet. Disse tilsætningsmidler er alkaliske og helt ufarlige for miljøet og erstatter blyet fuldt ud.

Før anden verdenskrig var det sædvane, at ventilsæder skulle bearbejdes efter 30-40.000 km, det var helt normalt dengang og var beskrevet i alle håndbøger. I dag er der vel ingen, der tager topstykket af "i utide" for at slibe ventiler og rive sæder op. Det kan man dog blive tvunget til, hvis man ikke bruger et tilsætningsstof af den

beskrevne type sammen med blyfri benzin.

I udlandet har man gjort samme erfaring som jeg, og blyfri drift er derfor i dag helt problemfrit.

Ib Jensen  
Medlem nr. 560

### Efterlysning

Jeg vil gerne i kontakt med følgende medlemmer i DVK.  
Tlf. og adr. er ikke opdateret i listen 1996.

mdl. nr. 2179  
Knud Ove Pedersen

mdl. nr. 873  
Birger Olesen.

Håber i kan hjælpe !  
Ernest Kristensen • Højen Skovvej 68 • 7100 Vejle

# Konkurrence



Nu genoptager vi en lille leg som vi havde i Bilhistorisk Tidsskrift for mange år siden. Det gælder om at fortælle hvad der er på fotografiet: I hvert fald bilens fabrikat og årgang. Præmien for bedste besvarelse er bogen om Fanø-løbene. Som sagt er mindstekravet fabrikat og årgang, men trods alle blomsterne skulle det også være muligt at se hvilken model. Og med lidt fantasi kan man også gætte hvem damen er - vi kan gi-

ve den lille hjælp at hun døde i en høj alder sidste år og at der kort efter var en meget omtalt fjernsynsudsendelse med hende. Billedet er jo fra dengang de færreste danske nogensinde havde set en negerdreng, som man sagde, og man havde ingen skruber ved at bruge piccoloen som staffage ved en lejlighed som den afbildede, hvor damen er på vej til et arrangement med præmier for den mest fantasifulde blomsterudsmykning af en bil.

Vi lover ingen konkurrence i hvert nummer af Veteran Tidende, men når vi har et billede som egner sig. Det vil altid være et dansk motiv, og præmien tilfalder den der kan give flest rigtige oplysninger. Det er faktisk muligt at sige hvor piccoloen arbejdede til daglig og måske ved nogen hvad der blev af ham. Hvis flere indsendere giver lige mange korrekte oplysninger trækker vi lod.

## Løsningerne sendes til:

Bilhistorisk Tidsskrift  
Krogholmgårdsvej 70  
2950 Vedbæk

og vi skal have dem senest den 20. oktober.

## Erhvervskøretøjer



Verden var mindre da jeg var dreng i Horsens. - Udbringning af brød fra Fællesbageriet til byens købmænd blev besørget af fire varebiler, to Chevrolet'er, en Plymouth og en Bedford. Fællesbageriet var et af arbejderbevægelsens mange kooperative foretagener, hvor Bryggeriet Sjernen oftest bringes i erindring.

De fire biler, fotograferet i 1946 da de just var taget ned af krigsopklodsningen, kørte i hver sin bydel. X 7501 kom til vores købmand på hjørnet. Bilerne kørte en formiddagstur og en eftermiddagstur medbringende fire slags brød, mørkt og lyst rugbrød, franskbrød og sigtebrød. Varerne var uemballerede og blev båret ind på højre arm. Det var begrænset hvor meget den enkelte købmand skulle have, det var også begrænset hvor meget der kunne rummes i varekassen, som havde hylder og to låger i bag. Brødet var endnu varmt, når bilerne blev læsset, udluftning af varekassen skete ved tagrytteren.

Bilerne er tidlige 1930-modeller,

og som alle erhvervskøretøjer dengang er karrosseriopbygningen dansk, endda horsensiansk. Nicolaj Fogt, der var karrosserifabrikant og Chrysler-forhandler, byggede disse biler til Fællesbageriet.

Chevrolet'erne er formentlig årgang 1931, undertiden skiftede varevognsmodellerne lidt senere end personvognsmodellen. Bedford'en er første generation fra fabrikken i Luton, der var underlagt Vauxhall Motors Ltd., som var ejet af General Motors. Første generations Bedford'erne blev produceret fra april 1931 til november 1933. Det begyndte med lastvognschassis, i april 1932 kom det første 1/2-tonns varevognschassis. I de første Bedford'er indgik Chevrolet komponenter, forskærme og skørtet mellem de forreste chassisivanger ser da også ud til at være indentiske.

Generelt erindrer jeg 1930'ernes Bedford'er som noget antikverede i forhold til produkterne fra de amerikanske lastbilfabrikker. F.eks. bemærkes, at Bedford'en

har fast startsving, de andre bilers var gemt under forsædet. Amerikanerne indbyggede positionslyset i hovedlygterne, englænderne anbragte små lygter på forskærmene, og det fastholdt Bedford lige så længe man brugte fritsiddende forlygter.

Karakterisk fra verden af i går var også kølerkapperne. Bilerne var ikke udstyret med termostater i kølesystemet. Den eneste mulighed for at holde en passende høj kølevandstemperatur ved vintertide, var at begrænse luftgennemstrømningen gennem køleren ved en kappe, der kunne åbnes mere eller mindre. Omvendt om sommeren sås enkelte hårdtarbejdende lastbiler med demonterede motorhjelmsider for at køle maskineriet tilstrækkelig. Et par ståltråde fra motorhjelmsstoppen til hjelmholderne sørgede for at toppen blev fastholdt. I det hele taget var ståltråd ofte en løsning for bilfolket dengang.

P. E. Hansen

**Biler sælges:**

**Renault Estafette 1969**, høj og lang lukket varevogn, sjælden model, ideel til campingbus, afgift betalt. Kørt 124.000 km. Kan starte og køre. Nogen rust, men reservedele medfølger. Absolut bevaringsværdi. Kr. 2.900. K. Korsgaard, tlf./fax. 86486968.

**Triumph TR6 1971**. Meget god stand. Yderligere oplysninger på Tlf. 65957666.

**Volvo P1800E**, DK årg. 70. En ejer, velholdt, 100% original, 130.000 km. sort læder, flot krom. Skal synes. Pris 35.000,- Ole Callesen 74561611

**Ford 20 m V6 Turnier (st.car) 1971** med servostyring og med blanke lister på sider og skærmanter - anhængertræk. Pæn og velholdt grønmetal. Christian Ravnborg, tlf. 47720117.

**Ford V8 3 Window Coupé**. Toprestaureret i 1989 og lige til at køre i. Birger Blakø, tlf. 32949397.

**Opel P 1 årg. 1960**, med nr. plader og rimelig god stand, sælges eller byttes med kassevogn eller minibus, samme årg. eller fra 50'erne. Helst Opel, VW, eller Volvo. Jeanne Meden, tlf. 53461491.

**Amazon Herregårdsvogn, 67**. Under renovering. Meget fin rustfri vogn. For seriøs Liebhaber kan bilen laves færdig. Eller den kan sælges som den står. Ole Callesen 74561611

**Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967**, sælges. Rød, skal synes. Kr. 4.500 eller højeste bud.  
**Opel Kadett B Coupé 1966** (den med de smalle baglygter) rød, skal synes. Kr. 4.000, eller højeste bud.

**Opel Kadett A Coupé 1964**. Chamonixhvid, nysynet, m. hvidsidedæk m.m. Pris kr. 28.500. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 53796119 (17.30-19.00).

**Austin Seven "Nippy" 2-pers. m. kaleche fra 1935**. Sjælden model. Kr. 68.000.

**Ford A Cabriolet fra 1930**. Påbegyndt renovering. Kr. 55.000. K. Jensen, tlf. 56955253.

**Sjælden Renault 6 CV 1923 Fourgonette** sælges p.g.a. pladsmangel for højeste acc. bud. Se VT nr. 223 Nov. 94. Kun seriøs henvendelse. A. Præstegaard, tlf. 98935605.

**1 stk. Singer Junior 1931**. 4-dørs. V. styret - tag beskadiget, motor hovedrep. Pris kr. 30.000. Reserverede til M.B. 170-180 - pris? Gustav Andreasen, tlf. 42264790, mobil 30963921.

**Amazon 121, 1967**  
**Amazon 122 S/over-drive, 1965**  
Begge velholdte. Sælges billigt Ole Callesen 74561611

**M.G.TD fra 1952** i meget flot stand (Concours), uden rust, importeret fra Californien. M.G.-rød, nyt hvidt cockpitdækket og kaleche, hvidt læder-indtræk, krom trådhjul, krom køler og aftagelig krom bagagebærer. Pris-idé kr. 199.000.

Er evt. interesseret i bytte med Porsche 356 cabriolet, eller Morgan som også er i flot stand. Finn Grabowski, tlf. 86124622 og priv. 86250700.

**Dodge 1937** (Strømmen) med stort soltag, næsten ny motor, stor velkørende 4 dørs bil. Kr. 70.000. Henv. tlf. 44916242.

**Citroën D Special 1974**. 2 ejere. Har kørt frem til 01.09.1997. Bortgives p.g.a. manglende tid. Meget original. Bevaringsværdi. Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

**SAAB 96, årg. 1962**, på sorte plader. En ejer, ét værksted, velholdt. Sælges for højeste bud til Liebhaber. Henv. tlf. 86424492.

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

Oprydning. **Fiat 500 1969** m. plader.

Nem at syne. 120.000 km.

**Fiat 850 1967**.

**Fiat 128 3 P**, 2 stk.

Gert Rasmussen, tlf. 53834732.

**VW 1303**, adskilt og renov. i 95. Uorg. kabine, udbygget etc. Ekstrem flot. Usyn. kr. 19.000, synet kr. 24.000.

R. Engsig.

**Humber Hawk 1962**, sorte plader, orig. U/syn : kr. 33.000.

M/syn: kr. 39.000.

**Alfa Romeo Giulia Super**, rimelig stand, kr. 3.800.

Jan Gustafsson,

tlf. 38111809/38153234.

**Ford A 1928**, tidlig model. I god orig. og komplet stand. Alle "tidlige" detaljer tilstede. Virkelig god bil at restaurere. Sælges for egen kostpris kr. 28.000.

Ralf Larsen, tlf. 53545289.

**Jaguar E-Type S II Roadster 1970**. Kun kørt 23.000 miles fra ny. Kr. 365.000.

Ernest Kristensen,

tlf. 75863409 - 75840377.

**Volvo 831, 1954**. 6 cyl. Taxa/lillebil, 7 pers. med klapsæder, kørt 130.000 km. Vognen er delvis adskilt, men komplet og meget velkonserveret. Fremstår i original lakering uden rust og tæring. Reservemotor medfølger. Et sjældent og fint restaureringsobjekt. Sælges på grund af pladsmangel for kr. 25.000.

Søren Sundby, tlf. 59270017.

**Erskine årg. 1928**, 6 cyl. med stålkarrosseri urestaureret regulær og i original stand, 17.000 kr. Svend-Erik Sørensen, tlf. 86957442.

**Opel Kadett A Coupé 1965**. Rød med sort tag. Sorte nr. plader AA 23.000. Kørt 150.000 km. Pæn med bl.a. nye paneler m.m. Skal synes. Prisdé ca. kr. 10.000.

Lars Phister,

tlf. 39660250/39621760.

Fortsettes side 30





**Citroën B 12 Touring 1926.** Fundet på Nakkebølle Gods, samme ejer i 27 år. Indreg. og køreklar. Kr. 100.000.  
Ivan Kjær,  
tlf. 62208888/40761924.

**Simca Aronde P 60, 1961.** 2 ejere, pæn krom, komplet, afmeldt 1992. Pris kr. 8.000.  
Jesper Andersen,  
tlf. 66136161 (19-21).

**Austin Seven 1932.** Rød m. sorte skærme, skindindtræk, meget flot bil. Lev. synet og indregistreret. Prisdé kr. 75.000.  
J.F. Bakka, tlf. 42425434.

**Vauxhall Ventora 3,3, 1968.** Sort vinyltag/sølvlakering. Ny kobling, nye bremses, ny udstødning. Fin stand, ingen rust, leveres synet. Kr. 35.000.  
H.H. Mors, tlf. 32586283.

**Rolls Royce Cabriolet 1936.** Sjælden model med Van den Plas karrosseri, sidst synet 3/97. Dejlig men dyr. Kun seriøse henvendelser.  
Henv. tlf. 44916242

**Opel Rekord P I 1959.** Skal synes, velholdt, kr. 5.000.  
Ford Taunus FK 1000, 1958. Nysynet 9/97, velkørende orig. gl. gule plader + 1 stk. ladvogn uden papirer, sælges samlet kr. 14.000.  
Bedford J 5 årg. 1955, undervogn renoveret/malet, komplet kr. 5.000.  
Peter Anthonen,  
tlf. 75676514 / 20209514.

**M.G. A Twin-cam. 1958.** Hvid rustfri U.S. bil.

**M.G. TA 1937.** Dansk bil kører godt, mange nye dele.

**Jaguar E. Type S.1 2+2, 1967.** Dansk. Samme ejer i 19 år. Sølv. Meget velholdt, nysynet med nummerplader.  
sælges eller byttes.

Mogens Nielsen, tlf. 64752520.  
**Mercedes 190SL 1963,** hvid med kaleche, imp. Florida, rust og buler flere steder og skal restaureres. Alle dele findes. Told og moms betalt. Afgift kr. 17.000. Sælges for kr. 80.000.

**Mercedes 190 SL Roadster 1960,** rød med kaleche, imp. Florida, komplet og kører godt. Pænt sort interiør, ny bund, komplet og org. på DK-plader. Kr. 205.000.  
Steen Christensen, tlf. 35439550.

**Mercedes 250 SL 1967,** 150 HK, aut., hvid, imp. Florida, hard-/softtop, komplet og kører. Har rust og skal restaureres. Told og moms betalt. Billig afgift. Salgspris kr. 85.000.

**Mercedes 230 SL 1963.** 150 HK, aut., sølvgrå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, hard-/softtop, orig. radio, servo, pænt marineblåt vinyl interiør, ingen rust, komplet og org. på DK-plader. Kr. 195.000.  
Morten Strømsted, tlf. 35432031.

**Studebaker Starlight (Coupé) '53.** Tom karrosse (Intakt og rustfrit tag til den, der mangler et sådant!) kr. 2.000.

**Studebaker Silver Hawk '59.** Kromlister og diverse småting.

**Alfa Romeo Spider '75.** Pæn og velkørende, kr. 60.000  
Claus Rohr, tlf. 45889820.

**SAAB 96 V4 årg. 73.** Særdeles velholdt, ingen rust, motor 125.000 km, anhængertræk. Mange reservedele medfølger, kr. 25.000.

Jens Munk, tlf. dag: 65918130, tlf. aften: 65961303.

**Ford Popular** til reservedele, kr. 2.500.

Hans Sørensen, tlf. 75132852.

**Renault NN 1927 Touring,** meget fin restaurering, hvid 4 dørs model, Kr. 100.000, evt. bytte.  
Henv. tlf. 44916242.

**Volvo 164, 1973,** rød, nysynet, fin stand. Kr. 13.800,-  
Lindgård Nielsen,  
tlf. 74685336

#### **Biler købes**

**VW type 2 (Rugbrød) fra før 1967** (Samba). Helst pæn orig. stand. Må gerne trænge til en om-lakering. Alt har interesse.  
Thomas Møller,  
tlf. 75834436 efter 16.00.

#### **Dele til biler sælges**

**Fiat 500 Topolino,** div. brugte dele, samt 1 stk. ny motor blok.  
**Ford V8 1936** sedan 2 stk. venstre døre, nye ventiler + lejer.  
Jan Olander, tlf. 44986969.

**Fra M.G. B og Metro 1,3 1984:** Standard knastaksel (motor 18 GG, 10.000 km), vandpumpe, luftfilter, flere andre originale B-dele samt div. gode (især mekaniske) dele fra Metro'en sælges.

Jørgen Lind,  
tlf. 75164114, fax. 75164514.

**Ford 20 m P7.** H. Bagkofanger halvdel ny. Hjulcapsler nye.

**Opel Kaptajn 1960** 2,6 v. forskærm.

Christian Ravnborg,  
tlf. 47720117.

**Til Volvo 142:** 4 stk. vinterdæk med fælge, Uniroyal lameldæk MS Plus, kun få km. kr. 1.500.  
1 stk. Michelin 165 x 15 dæk kr. 100. Komplet nyt udstødningssystem i indpakning, kr. 390. Original indstruktionsbog mv. kr. 100.

Claude Teisen-Simony,  
tlf. 38792794, fax. 38792796.

**BMW 316-320, årg. 1975-77,** venstre dør kr. 350. Rep. stykke højre dør kr. 75. Rep. manual kr. 50.

Christian Laisen, tlf. 43900002.

**Toyota 1960-1980,** motordele, evt. bytte med Fiat dele.

Gert Rasmussen, tlf. 53834732.

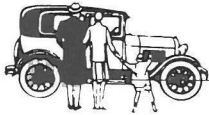
10 stk. **Ford A** motorer hele og halve sælges gerne samlet til meget overkommelig pris. **Styrehuse** til mange forskellige biler fra 30'erne. **Ford T dele.** **Retningsvisere.**

Sven-Erik Sørensen, tlf. 86957442.

Bagklap **Ford T 26-27 Coupé** kr. 500. Køler stenslagsgitter

**Chev. 1932** kr. 175. Shop Manual Supplement **Chev. 1964** kr. 300. Reference Book **Buick 1931** kr. 400. Reference Book **Buick 1932** kr. 600.

Henrik Stock Jensen,  
tlf. 31560380.



Til **Triumph TR 4-5-6.** samt dele til **MG A-B-C** og **Mercedes 300 SE.C. Jaguar** og andre gammel biler.  
Mogens Nielsen, tlf. 64752520.

**Chevrolet 1937:** Motor med gear, fortøj, bagtøj, alt er komplet kr. 6.000.  
Hans Sørensen, tlf. 75132852.

**Chevrolet:** Ny orig. 12 volt Sealed Beam kr. 150,-. 6 cyl. termostat hus kr. 150,-. Ny orig. 53 grill beskytter. kr. 800,- + meget mere.

**Volvo Amazon** køler kr. 100,-. Polster til instrumentbord kr. 275,-. Grill gammel model kr. 400,-. Bagrude med varme kr. 200,-.

**Chevrolet:** ny orig. sikringsboks 53-54 kr. 200,-. Ny orig. blink kontakt kr. 150,-. Rat kr. 100,-. 2 stk. 37-53 ventil dæk sel 6 cyl. kr. 200,-. stk.  
Martin Jensen, tlf. 75912427.

**Ford Escort Mk II.** MacPherson ophæng, varmeapparat, gearkasse, dæk på fælge, kardan og 1,3 motor kørt 70.000 km.

**Ford Taunus 17-20-26.** Døre til 2 dørs, servo styrhus komplet, for- og bagklap, forfjedre, karburator, blanke lister til skærmanter, for- og bagkofanger, grøntonet for- og bagrude, ny højre bagkofangerdel + nye hjulkapsler.  
Christian Ravnborg, tlf. 47720117.

**Til Opel Kadett A:** masser af dele, både nye og brugte, haves ring for info.

**Opel Kadett B:** mange dele haves, fra ophuggede biler, ring for info.

**Peugeot 204 Berline:** 2 bag-skærme sælges. Kr. 600,-. pr. stk. eller kr. 1.000,-. samlet.

**VW Scirocco 1974-76:** 2 nye venstre forskærme á kr. 800,-.  
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 53796119 (17.30-19.00).

**Dele til biler købes**

Til **Mercedes fra 60'erne:** bagsæderyglæn i læder, m. perforerede piber, gerne lysebrunt, men ikke afgørende. Hjulpyn-

teringe 14" fra f.eks. Mercedes 250 S - 65-66 ell. 67 model. Hvidt rat og gearknap fra samme.  
Bjarne Andersen, tlf. 44655272.

**Til A.II. Sprite "Frøje"/MK II:** Bagkofangere (Bumperettes), 2 stk., og A.H.-navkapsler, 4 stk. i god krom købes.  
Jørgen Lind, tlf. 75164114, fax. 75164514.

**MC'er sælges**

**BSA årg. 1953.** Komplet og original stand. Urestaureret, kr. 12.000.  
Sven-Erik Sørensen, tlf. 86957442.

**NSU Prima Scooter årg. 1958.** God original stand, motor hovedrep. 97. Klargjort til syn. Grøn med elstart, 150ccm. Rep. håndbog ny. Pris kr. 8.500 evt. u. syn kr. 7.800.  
Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

**Automobilia sælges**

**"Auto Motor and Sport"** komplette årgange i kassetter, 22 stk. 1951-1972.

**Tysk "Motor" 1939-41.**  
Ernest Kristensen, tlf. 75863409 - 75840377.

46 **Chev Reservedelskatalog** kr. 300. **Cars + Parts** Maj 92-okt 95 kr. 400,-. **Power Magazine, Classic America, Street Machine** 27 stk. kr. 400,-.  
Martin Jensen, tlf. 75912427.

**Diverse**

**Opbevaring af veteranbiler,** Vestsjælland i murstensbygning med støbt gulv, støvfri med gode adgangsforhold kr. 300/mdr. ved årlig leje.  
Karsten Friis Møller, tlf. 59291474.

**Værkstedskran** (giraf), solid konstruktion på hjul, fab. AC Viborg, i orden, sælges kr. 500,-.  
Knud Erik Kramer Sørensen, tlf. 75654455 / 40720455.

Efter små 200.000 km's kørsel trænger min **Wolseley årgang 1962** til renovering af motoren. Hvorledes er mulighederne for at købe reservedele????  
Hugo Skjødt, tlf. 58531114. Fax. 58503306.

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

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

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

Salg  Køb  Bytte Tekst: .....

Biler .....

Dele til biler .....

MC .....

Dele til MC .....

Automobilia mv. Navn: .....

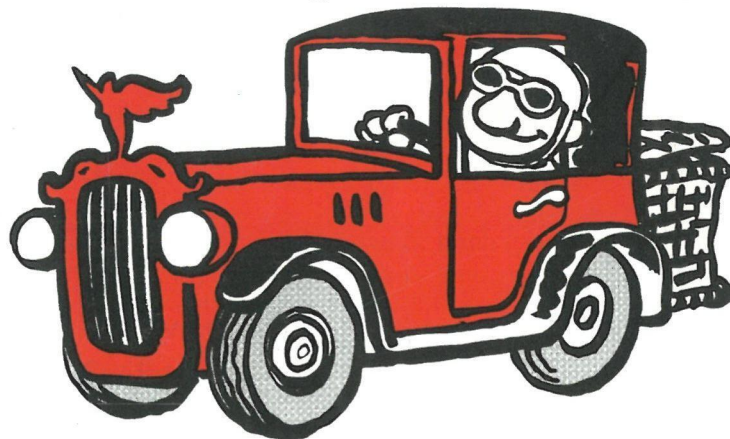
Diverse Tlf.: .....

Afsender: .....

Adresse: .....

**DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå  
Husk! annonce deadline den 20. i måneden!**

## Veteranforsikring



## i RUNA FORSIKRING

### Veteranbiler 1900 - 1962

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

### Brugsveteranbiler 1950 - 1975

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

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



Veteran  
forsikrings-  
klubben

### Klassiske biler 1963 - 1975

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

### Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.

### Kontakt:

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