

Medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub

# VETERAN TIDENDE



**DVK**

Nummer 257 - november 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 - 38 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 - 49 19 27 00

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

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

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

**VW:**  
Arne Larsen - 46 36 11 18

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

**General Motors - Efterkrigs**

**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 Løvstrøm Sørensen  
44 44 25 86

**Mødesteder**

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

**Midtsjælland:**  
Kværkebyvej 79  
Kværkeby ved Ringsted

**Østsjælland:**  
Nygade 3, Klippinge

**Fyn:**  
Egeskov Veteran Museum  
Kværndrup

**Nordjylland:**  
Restaurant Svanemøllen  
Svenstrup

**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård  
Ved Sabro

**Vestjylland:**  
Sindinggård ved Herning

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Rødebro

**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  
Krogsholmgårdsvej 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 50 1997**

Forsiden: Horex Regina 400  
Foto: Egon Neesgaard

**Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Månedens køretøjsprofil .....	14
Leder .....	4	Fra medlemmerne .....	16
Forsikring .....	5	Månedens køretøj .....	18
Klubaktiviteter .....	6	Håndværkerliste .....	19
Registre og sektioner .....	8	FIVA .....	24
Månedens personprofil .....	10	Teknisk information .....	26
Kaj Hansen .....	13	Teknisk brevkasse .....	27
		Lakrids og limousiner .....	28
		Bilhistorisk Tidsskrift .....	30
		Køb/salg .....	37



## Møder

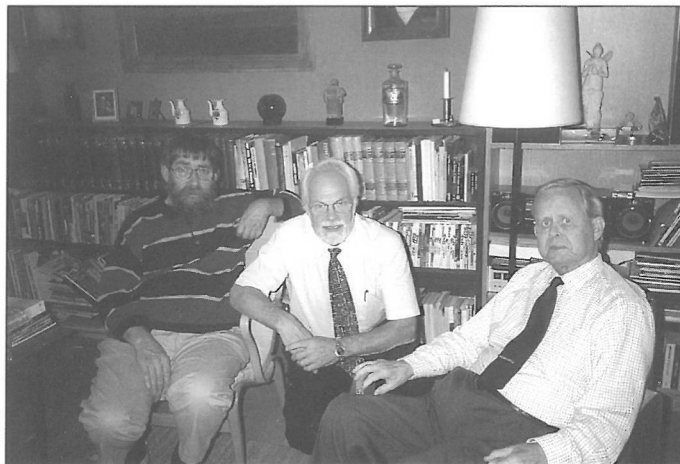
### November

- 13. 19.30: Østsjælland, Klippinge - Klubmøde
- 13. 19.30: Sønderjylland, Rødekro - Klubmøde.
- 17. 19.30: Midtsjælland, Sindinggaard - Udemøde (se under klubaktiviteter).
- 18. 19.30: Vestsjælland, Kværkeby - Virksomhedsbesøg (se under klubaktiviteter).
- 19. 19.30: Nordjylland, Skalborg - Klubmøde (se under klubaktiviteter).
- 20. 19.30: København, Nivå - Virksomhedsbesøg (se under klubaktiviteter).
- 25. 19.30: Fyn, Egeskov - Julefrokost (se under klubaktiviteter).
- 27. 19.00: Morris Register - Møde (se under registre og sektioner).

### December

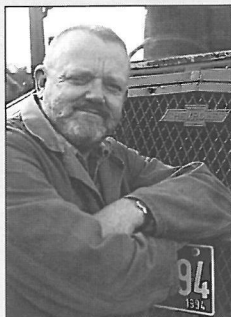
- 02. 18.30: Østjylland, Ristrup - Julefrokost (se under klubaktiviteter).
- 04. 19.30: København, Nivå - Klubmøde.
- 09. 18.30: Østjylland, Børkop Vandmølle - Julefrokost (se under klubaktiviteter).
- 11. 19.30: Sønderjylland, Rødekro - Julefrokost (se under klubaktiviteter).
- 11. 19.30: Østsjælland, Klippinge - Julefrokost.
- 15. 19.00: Midtsjælland, Sindinggaard - Julefrokost (tilmelding senest 1. dec. på 97895062).
- 16. 19.30: Vestsjælland, Kværkeby - Julefrokost (se under klubaktiviteter).
- 17. 19.30: Nordjylland, Skalborg - Julefrokost.

## 75 år



En af Dansk Veteranbil Klubs stiftere Bent Mackeprang der her ses sammen med Ole Emil Riisager og klubbens formand Poul Suhr, fyldte 75 år fredag den 5. september 1997

## MOTORHISTORISK SAMRÅD.



1997 er året, som vil gå over i historien som det år, der markerede afslutningen på en æra, hvor man kunne køre i sit køretøj i årevis, uden at det blev indkaldt til periodisk syn.

Forud for denne for os så vigtige ændring af motorlovgivningen ligger forhandlinger med myndighederne, og disse forhandlinger er ført af Motorhistorisk Samråd (MhS) på vegne af alle danske gammel-køretøjs-klubber.

Det pudsige ved MhS er, at der er tale om en foreteelse, som det tog mange år om at komme op at stå. Vi danskere er ret individuelt indstillet, og det individuelle går igen, når man betragter det i forhold til landets størrelse anseelige antal veteranklubber. Groft set kan man opdele glæden ved at være i en veteranklub i 2 dele: glæden ved at være sammen med andre om en fælles interesse, og så glæden ved at kunne optræde som forhandlingspartner over for myndighederne, fordi vi er så mange. Efter alt for mange år med indbyrdes snak klubberne imellem har MhS inden for de sidste cirka 4 år vist sin berettigelse og sin betydning som det fælles talerør over for myndighederne, og temmelig mange funktioner er løftet fra klubbestyrelsernes skuldre.

Man har hørt udtrykket „har vi mere at sælge ud af“. Meningen hermed er tydelig nok, og personligt er jeg af den overbevisning, at det er godt vi „fik solgt ud“. I min tid som medlem af DVK bestyrelsen brugte vi enormt meget tid på „myndigheder“, og vi havde dårlig samvittighed over for medlemmerne på den måde, at vi følte vort job alt for overordnet og fjernt fra det menige medlem.

MhS bestyrelsen har som forhandlingspartner forhandlet det periodiske syn til hvert 8.år for køretøjer mindst 45 år af alder. Selvfølgelig havde man håbet på et bedre resultat, men dette kan vi leve med.

En af de gamle sager fra DVK er de historisk korrekte nummerplader, som bliver opnåelige til en rimelig pris i og med den nye færdselslov. Til den tid vil der blive oprettet et udvalg til hjælp for udgivelsen af korrekte plader, og dette udvalg kommer til at bestå af de mennesker, som i så mange år har arbejdet med sagen.

Herved kommer vi ind på en af arbejdsmåderne, som MhS-bestyrelsen anvender. Vi kan ikke forvente, at de valgte medlemmer har forstand på alting, derfor indkaldes til bestyrelsesmøderne ofte klubmedlemmer, som har viden på særlige forhandlingsområder. Dette kan munde ud i dannelsen af et arbejdsudvalg.

For at klubberne kan få aktuel indsigt i, hvad der er oppe for tiden, udsender MhS sekretæren nyhedsbreve, og det er glædeligt at se, at disse nyhedsbreve ofte citeres i klubbernes medlemsblade.

1997 bliver også året, hvor MhS overtager FIVA-medlemskabet fra DVK, hvorved alle Danmarks veteranklubber bliver repræsenteret. Vi skal i DVK være stolte af, at vi i sin tid indså nødvendigheden af, at det var nødvendigt at stå sammen internationalt. I disse EU-tider er det nødvendigt, at det er alle, der står bag et FIVA-medlemskab, og ikke kun en enkelt klub. MhS er en god organisation, og dens bestyrelse arbejder godt. På møderne hersker der en fin kollegial ånd, og den vil noget. Når alt skal frem, så er det nok den forsamling her i landet, der deler sol og vind mest lige, for her er en knallert og en flere tons tung bil ligeværdige i snakken om det at være et veterankøretøj.

DVK

Leif Gr. Thomsen



## Tid for skift af forsikring til RUNA-forsikring

Hvis du ikke allerede har skiftet til RUNA forsikring, er tiden for de flestes vedkommende ved at være kommet. Plejer du at betale din forsikring på veteranen omkring årsskiftet, har du sandsynligvis hovedforfald 1. januar. I langt de fleste forsikringsselskaber kan man kun skifte forsikringsselskab ved hovedforfald, og kun hvis man senest en måned før opsiges forsikringen.

Det er derfor sandsynligvis nu, at tiden er inde til at skifte forsikringsselskab, og dermed få del af de fordele du som medlem af DVK kan gøre brug af.

RUNA-forsikring, som DVK sammen med 3 andre af landets førende veterankøretøjsklubber arbejder sammen med, tilbyder

fornuftige og konkurrencedygtige forsikringer over hele spektret, ikke mindst på veterankøretøjsområdet.

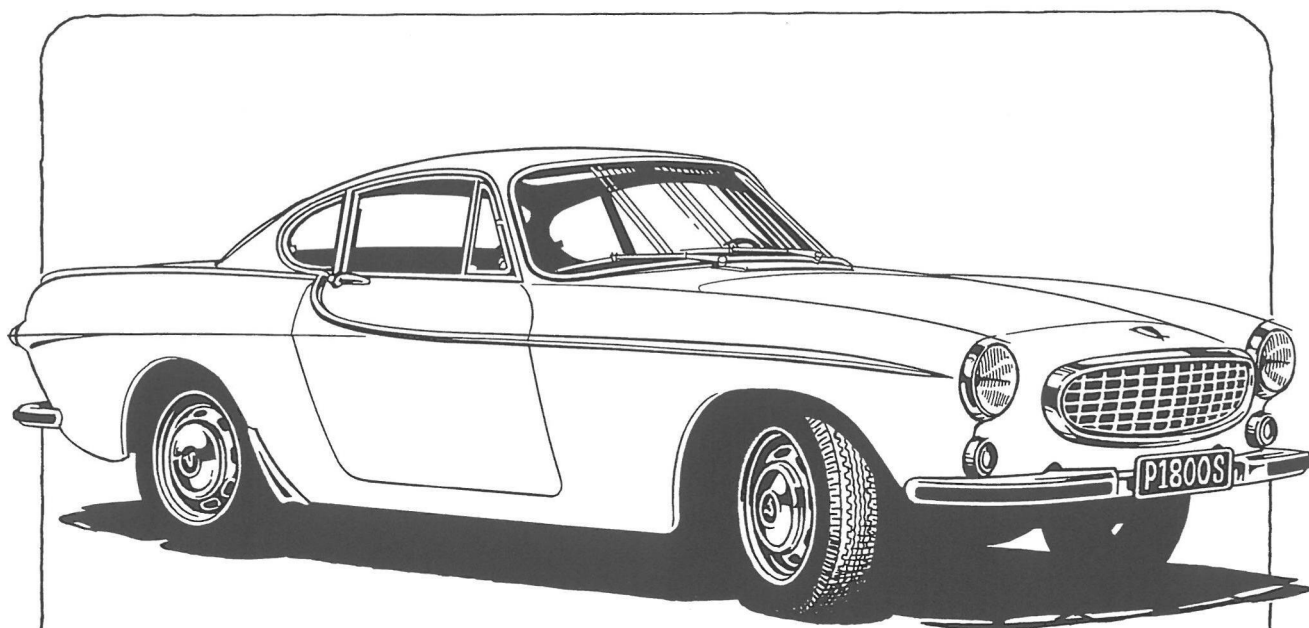
**Hvor kan du ellers få en forsikring af veteranen til mellem 495,- kr. og 955,- kr. årligt? (efter handelsværdi).**

DVK anbefaler dig at bruge RUNA forsikring, såvel til dine gamle køretøjer som til dine andre forsikringer.

Som argumenter kan fremføres:

- DVK har indflydelse på skadesbehandlingen.
- Du betaler en fast årlig præmie, uden dikkedarer som ekstra kontingenter, indskud og muligvis en tilbagebetaling.
- DVK har indflydelse på ordningen.
- DVK har en økonomisk gevinst af ordningen, denne er bestemt af antallet af DVK forsikrede.

Du har sikkert allerede hørt og set om alle disse fordele, derfor er der kun tilbage at blive meldt til, nærmere oplysninger og de fornødne papirer får du på klubbens kontor på tlf. 49145906 eller fax 49141114.



VOLVO P1800 - "EN SVENSK SPORTSVOGN AF COUPÉ TYPEN" -  
DESIGNET AF FRUÅ TURIN I 1958, PRÆSENTERET INTERNATIONALT  
PÅ BILUDSTILLINGER I BRÜSSEL OG NEW YORK I 1960, OG INDTIL  
1973 PRODUCERET I 47.462 EKSEMPLARER...

FRITZ



**FYN - EGESKOV**



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

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

*Bemærk mødetidspunktet* for årets julefrokost på Egeskov. Her vil vi sammen med ægtefæller mv. nyde nogle gode juleplatter i hyggeligt samvær. Bemærk også, at julefrokosten er årets sidste "klubmøde" på Egeskov, men vi siger på gensyn i det nye år.

*På aktivitetsudvalgets vegne*  
Arne Sørensen

**NORDJYLLAND - SVENSTRUP**

Onsdag den 15. oktober var der indkaldt til møde i "Svanemøllen" i Svenstrup, men det var ikke nogen stor succes. Af uforklarlige grunde var restaurationen trods forudbestilling totalt mørk og låst. Desværre, eller måske heldigt nok, var der kun mødt 4 personer, og efter at have ventet 1 time i kulden besluttede vi at aflyse mødet. Vi drøftede situationen derhen, at efterårsferien nok havde afholdt nogle, og ligeledes vidste vi, at andre netop var hjemvendt fra Hershey markedet i USA, så de havde sikkert ikke lyst til mere bilsnak lige nu. Vi enedes om at fortsætte møderækken, men at forlægge den til Skalborg kro, som ligger meget centralt og har de rette faciliteter.

Næste møde bliver så onsdag d. 19. november kl. 19.30 på Skalborg kro, og hvis klublivet i det nordjyske skal have en chance, er det absolut nødvendigt at møde

op, og der må meget gerne medbringes videofilm eller andet af interesse for bilfolket.

*Med venlig hilsen*  
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. Det er nok her på sin plads lige at benytte lejligheden til at nævne, at Walkie-talkie-klubben i løbet af kort tid får nyt klubhus. Det ligger meget tæt på det gamle - der hvor den asfalterede vej bliver til en grusvej ligger det nye klubhus på venstre side. Jeg skulle hilse og sige, at vi naturligvis stadig er velkomne til at benytte deres klubhus - men man ved endnu ikke helt præcist, hvornår der flyttes til de nye faciliteter - så er vi ikke i det gamle, kan du finde os i det nye klubhus.

**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 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 18. november kl. 19.30**

Vi er undtagelsesvis ikke i Kværkeby, men mødes kl. 19.30 hos Næstved Forchromning, Hjortøvej 12, 4700 Næstved.

Vort medlem Kaj Sørensen, Næstved har lavet en udmærket kørevejledning til Næstved Forchromning. Den har vi fotokopieret og fremlagt i Kværkeby. Det er en enestående chance til at se en sådan virksomhed indefra.

**Tirsdag den 16. december**

Som tidligere meddelt har vi julekomsammen. Man bedes skrive sig på den fremlagte liste på Steffensgård.

*Med venlig hilsen*  
Egon Neesgaard

**KØBENHAVN - NIVÅ**

**Torsdag den 20. november kl. 19.00**

Virksomhedsbesøg hos Croma, Sofielundsvej 58, Glostrup.

Alt hvad du ikke ved om forkromning, forkobring, slibning/poleering og el-galvanisering.

Der bydes på øl vand og wienerbrød.

Da pladsen mellem de mange spændende kemiske bade er trang, er tilmelding strengt nødvendig til kontoret på tlf. 49145906 eller fax. 49141114.

*Peter Løvstrøm*

**Torsdag den 4. december kl. 19.30**

Vores tidligere formand Niels Jonassen kommer og viser billeder og fortæller om nogle af "de store internationale veteranbilløb", han har overværet og deltaget i, i de sidste 15 år. Niels er altid interessant at høre på, så snyd ikke dig selv for årets sidste arrangement. Aktivitetsaften den 18. december **udgår**, da vi her er meget tæt på julen.

Medlemmerne ønskes en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

*Claus Neble*



### BØRKOP VANDMØLLE

På vores møde den 14. oktober var der 23 fremmødte. Dette peger på, at det var rigtigt, at der manglede et samlingssted i trekantsområdet og det peger ikke mindst på, at vi kan holde et pænt antal fremmødte. Og vi kunne sagtens holde varmen, skulle jeg hilse og sige.

Asger havde medbragt tre meget gamle motorer, hvoraf den ene var en meget fin varmluftsmotor. Denne aften drevet af en spritflamme. Den egentlige mekanisme bagved motoren er endnu uafsløret, da det aldrig er lykkedes at adskille cylinder og stempel. Motoren har for henvendte hundrede år siden pumpet luft til levende fisk transporteret med De Danske Statsbaner. De andre mere konventionelle motorer, med snøfteventil og tvangsstyret udstødning, har trukket "cykler med hjælpemotor" eller små motorcykler.

Hans Pedersen fortalte meget levende om sit egentlig utilsigtede køb af Ford V8 årgang 1936 på Veteranmessen for to år siden. Om de nervøse tanker, der fulgte med den første tid af ejerskabet. Den tid hvor det gik op for den nybagte veteranejer, hvad det var, han var kommet for skade at gøre. Det fremgik, at han på længere sigt absolut ikke havde fortrudt. De første ture var på ca. 20 meter, hen til postkassen (den var ved indkørslen) og ind i garagen igen. Senere ture havde dog bragt ejeren helt til Randers og hjem igen. Nu er dette efterårs Veteranmesse i Fredericia overstået. Vi havde fra vores område både biler og motorcykler med som blikfang. Standen var velbesøgt og der blev tegnet 21 nye medlemmer.

På vort næste møde

**tirsdag den 11. november** kommer P.E.Hansen, Horsens, som vil "Causere over 35 år i DVK".

I julemåneden ligger mødet den **9. december. Denne aften mødes vi klokken 18.30.** Vi bestiller en "Tag selv buffet", som vil koste ca. kr. 100,-. Lidt hen på aftenen

kan vi få gløgg (kr. 28 ) eller kaffe (kr. 20).

Det er nødvendigt med forhåndsbestilling på tlf. 75890487, som de aller fleste dage også svarer i dagtimerne. Ved tilmelding skal jeg vide, om der ønskes gløgg eller kaffe hen på aftenen. **Senest tilmelding er 2. december.**

*Med venlig hilsen*

*Asger Bækmark Christensen*

*Poul-Erik Jakobsen*

### ØSTJYLLAND RISTRUP

Tirsdag den 2. december kl. 18.30 Juleafslutning på Ristrup. Også i år inviterer vi til juleafslutning i vores klublokale på Ristrup. I skal være velkomne til at tage jeres livsledsager med. Der vil være dejlig julemad, med det, som nu hører julen til. Vi får maden leveret udefra, og der vil være mulighed for at købe drikkevarer. Senere på aftenen bliver der mulighed for lidt lotterispil, ledet af Erik Kjær's faste hånd. Prisen vil ligge inden den 25. november skal ske til Tom 86140635 eller Erik Kjær på 86241015..

Glædelig jul!

Første møde i det nye år bliver den 6. januar kl. 19.30.

*Tom*

### VESTJYLLAND- SINDINGGÅRD

Turen går til Holstebro.

Oktobermødet på Sindinggård fik et anderledes forløb end planlagt. Ved udsigten til at man kunne møde med interessante effekter holdt de fleste sig væk. De gik glip af en hyggelig aften. Til gengæld var der så meget mere ostemad og æblekage til de trofaste, der samlede sig om ét bord og udvekslede historier eller udfyldte skemaer til Motorhistorisk Sammenrod, undskyld Samråd.

Novembermødet er nok sidste mulighed for en klubudflugt, inden vinteren gør det for surt at køre længere end til Sindinggård. Månedens møde den 17. november er forlagt til det arbejdende museum, Den gamle Smedie, i Holstebro. Smeden har op gennem tiderne været håndværkeren frem for alle andre, en kunstner på sit felt og en betydningsfuld person i lokalsamfundet. Det er han også i dag, og ikke mindst for veteranbilfolk, der sætter pris på smedens evne til at fremstille ting, som vi kan anvende i forbindelse med vores hobby. Den gamle Smedie ligger ved Metalskolen i Holstebro på adressen Nybo Bakke. Det er en lille bakke på Herning-landevejen nogle hundrede meter syd for lyskrydset ved Ringvejen, hvor der ligger et par store bilhuse. Kommer du fra syd, skal du svinge til venstre et lille stykke nede på bakken. Samlingsstedet er Metalskolen, hvor smedene har fyret op under essen i anledning af vores besøg.

Måneden efter fyrer vi selv op. Den traditionelle julespisning finder sted på Sindinggård 15. december. Mødetidspunktet er rykket en halv time frem, fordi Ejner Kragelund m.fl. fastholder, at jul er vel jul og at vi skal udsættes for hele det store, traditionelle opbud af gode ting og sager fra sild til sylte. Og da alle ved, at vi på det felt har ryggrad som regnorme og slet ikke kan stå imod og sige nej til dette mad-tæppebombardement, skal vi tidligt igang, for vi kommer nok sent hjem.

Sidste jul var tilmeldingen ved at sprænge alle rammer. I år siger vi stop ved 50 deltagere. Tilmelding til Finn "Juleris" på tlf. 97895062 er bydende nødvendig og senest den 1. december.

Aktivitetsudvalget vil da være klar med vinterens øvrige mødeaktiviteter, men allerede nu er planlagt et garagebesøg i Ringkøbing og en udflugt til flyvernes paradys på Endelave.

## Nyt fra Peugeot Sektionen

Efteråret er nu over os, og vi kan se tilbage på det første år med en Peugeot Sektion. Det har været et år med mange sjove og spændende oplevelser, men også et år med enkelte oplevelser, som kunne have været mere positive. Som det vil være de fleste bekendt, har der været en række tilbud om deltagelse i forskellige arrangementer. Efterfølgende må det konstateres, at der ikke har været den fornødne interesse for disse arrangementer.

### Peugeot Classic løb, lørdag den 23. august 1997

Arrangementet var planlagt således, at vi undervejs fra København til Danmarks Tekniske Museum (DTM) i Helsingør skulle besøge to Peugeot forhandlere.

Imidlertid var der kun 6 køretøjer som havde meldt til indenfor tidsfristen. Vi mente derfor ikke, at vi kunne byde forhandlerne et så ringe fremmøde, og arrangementet blev derfor skåret ned til kun at omfatte besøg på DTM. Peugeot i Bistrup tilbød, at vi kunne komme forbi alligevel.

På dagen var de 6 tilmeldte køretøjer blevet til 3, idet halvdelen af de tilmeldte biler - uden varsel - havde valgt at blive hjemme. De tilbageværende kørte herefter den planlagte tur til DTM, hvor Jes Pedersen ventede med sin 203 cabriolet. Det var også Jes Pedersen som stod for rundvisningen i Trafikafdelingen og magasinet. Ma-

gasinet rummer overskuddet fra DTM's 3 afdelinger, så indholdet spænder vidt: Fra lamper, radioer og spillemaskiner til flymotorer, cykler og én hjemmelavet enmandsbetjent undervandsbåd.

Efterfølgende besøgte vi Arne og Jes Pedersens eget „museum“, med mange fine ekvipager. Tak til Jes Pedersen for rundvisning mv.

### Aktivitetsaften, med besøg hos Søren Lund, onsdag den 24. september 1997

I forbindelse med årets sidste aktivitetsaften, som formodentlig bliver den sidste af sin slags i det hele taget, havde Søren Lund tilbudt at vi kunne besøge ham og se hans køretøj samling. Den slags tilbud tager vi selvfølgelig imod med glæde.

Den 24. september 1997 mødtes vi ved Dragørs Gl. Havn. Til trods for det gode tilbud, var der kun ganske få deltagere. I alt 4 ekvipager vendte herefter forlygterne imod St. Magleby, hvor Søren Lund bor.

Jeg kan med det samme afsløre, at de der ikke var til stede, gik glip af en stor oplevelse. Søren Lund ejer blandt andet en stor Peugeot samling og da vi ankom, var portene slået op til alle herlighederne. I garagerne er der 2 model 404, 1 model 403, 2 model 203 og 2 model 202 samt Søren's dagligbil, som er en 404 PU.

Tak til Søren Lund fordi han ville tage imod os.

### Arrangementer i 1998 - færre løb

Som det allerede er nævnt et par gange, har tilslutningen til vores arrangementer ikke helt levet op til

forventningerne: Gavnø og Galopbanen var besøgt af 6-8 Peugeot biler, mens vores egne løb har haft færre deltagere.

Udover den manglende interesse, er vi en smule slukørede over, at ekvipager som har tilmeldt sig ikke møder op. Det er klart at man kan blive forhindret af den ene eller den anden grund, men når vi taler om så få deltagere, er det vigtigt at man melder afbud, så vi ikke venter på nogen som alligevel ikke dukker op.

Konsekvensen bliver, at der ikke afholdes selvstændige Peugeot løb i 1998. Vi vil i stedet satse på fælles deltagelse på Gavnø og hvad der ellers byder sig af større arrangementer.

### Samarbejdet med andre klubber

Selvom året ikke er helt forbi, kan man vel godt være foran, og efterrationalisere samarbejdet med relaterede klubber og organisationer.

Vi har jævnlig kontakt med Peugeot Classic klubberne i Sverige, Norge og England, og modtager deres medlemsblade. Alle 3 klubber har en del år på bagen, men efterlyser også deltagelse i deres løb og træf. Det er altså ikke et dansk fænomen, at arrangementerne bliver svigtet.

Vi har også haft kontakt til Renault- og Matra klubben herhjemme, i forbindelse med et Fransk-bil træf, som blev afholdt i Frederiksund medio september.

### Internet.... vores homepage

Som nævnt tidligere, har Peugeot Classic DK etableret egen „hjemmeside“ på nettet.

Der er fortsat mange besøg på siden, og der er løbende personer fra det meste af verden, som forespørger om forskellige emner, og sen-







## Fattig-Kaa

*Tekst og foto: Egon Neesgaard*

Denne måneds person-profil er ingen ringere end veteranen blandt veteraner, livskunstneren Børge Kaa.

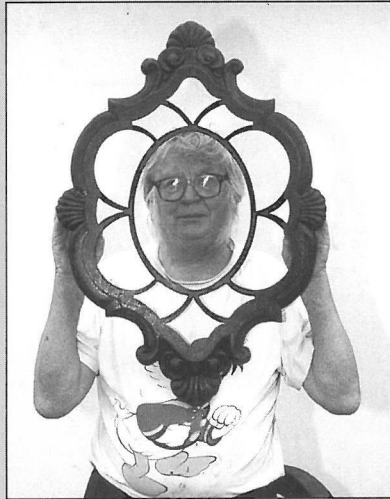
Undertegnede's første møde med Børge Kaa fandt allerede sted i 40'erne i Lyngby (Kgs.) og også dengang var han noget for sig selv. Han har hele sit liv været en lystig fyr, der giver pokker i, hvad man tænker om ham, og det er en af de fascinerende ting ved ham. Han siger og gør ting, vi andre mener, man ikke kan, og vi nyder at være i hans selskab, når han rigtig folder sig ud.

Han er udlært vognmaler og har haft egen virksomhed i Bagsværd som sådan. Interessen for gamle biler har han altid haft. Børge fortæller selv: Da min mor var ung, var der ikke mange kvinder, der havde kørekort, men min mor havde, og min morfar købte på et tidspunkt en gammel Ford T, som hun så kørte slagtervogn for ham i. Den var indrettet sådan, at den

**Børge Kaa**

Vognmaler - Livskunstner

Født 1928

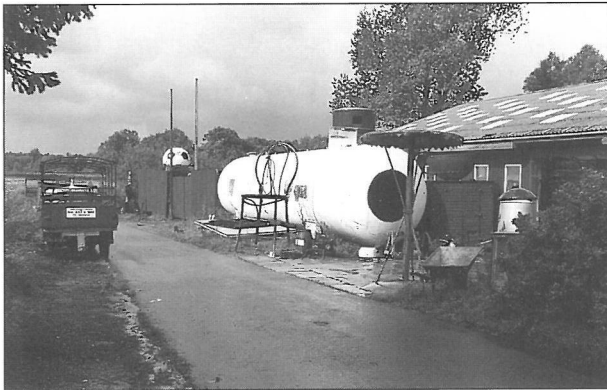


*Børge i en passende kringlet ramme.*

både var personvogn og varevogn, - man kunne hejse den bageste del af karrossen af. Den vogn stod hos min mormor i Lundtofte til 1938. Men en dag var bilen væk. - Jeg var vel 10 år ( til næste år er han 70 ) og spurgte, „hvor er den gamle bil“ ? Den havde hun solgt - for 35 kr. - Så blev jeg sur. Jeg kan så tydeligt huske, hun sagde: Børge, vi har haft så meget bøvl med den vogn og den kunne aldrig kø-

re, så nu er den solgt, og jeg gider ikke høre mere om den. Og så tilføjede hun: „Når du engang bliver voksen, gider du jo ikke engang have sådan noget gammelt lort. Du vil have dig en ordentlig bil, så tud nu ikke mere over det.“ Børge kunne nu ikke glemme den gamle Ford T, og som 18-årig satte han en annonce i avisen og efterlyste den. Den gav bonus. Han fik Ford'en hjem og restaurerede den og fik en masse presseomtale. Han har helt sikkert sat gang i en del mennesker, der mente at også andre biler end lige de „fine“ kunne være restaureringsobjekter. Han har den endnu.

Successen med Ford'en gav ham blod på tanden, og han købte flere biler, som han restaurerede. Grev Claus Ahlefeldt-Laurvig havde også hørt om Børge, og et samarbejde om et bilmuseum på Egeskov på Fyn blev etableret. Få år senere hentede Børge alle sine køretøjer hjem fra Egeskov og åbnede sit eget bilmuseum på gården Pedershvile i Nordsjælland. Det hed "Trafikhistorisk Muse-



*Der var brug for en garage mere, men myndighederne tillod ikke yderligere byggeri på den meget store grund. Så Børge købte en gammel tank og skar enden af, så et par biler passende kunne opbevares på betryggende vis.*



*Inde i tanken ses forrest den lille Austin, som Gitte Graa kørte i Matador. Bagest den i artiklen omtalte Ford T 1922. Det var Børges første veteranbil. Man fornemmer tankens størrelse, når man ser hvor lidt en HGF fylder med kalechen oppe.*



*Den pompøse indgang til Røvenborg Slot.*



*Pernille, der styrer det hele.*



um." (Entré én krone). Det flyttede han senere til Rågeleje, men efter 4 år der, skulle bygningen rives ned for at give plads til nogle parcelhuse. Igen skiftede Børge adresse. Denne gang til Ålholm på Lolland. Baron J. Raben-Lewetzau og Børge fandt ud af, at Børge og hans søde tilkommende, Pernille passende kunne bo på gården Egholm ved Stubberup, ikke langt fra Ålholm. Her kunne indrettes et malerværksted, så Børge kunne male Baronens biler. Børges mange køretøjer blev samtidig udstillet på Ålholm Automobilmuseum. Nu har veteranbiler og gamle slotte på en eller anden måde altid hørt sammen. Det er måske derfor, at Børge nu kalder sit hjem for „RØVENBORG SLOT“.

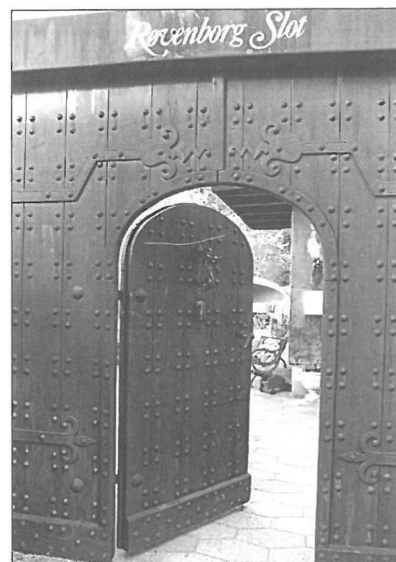
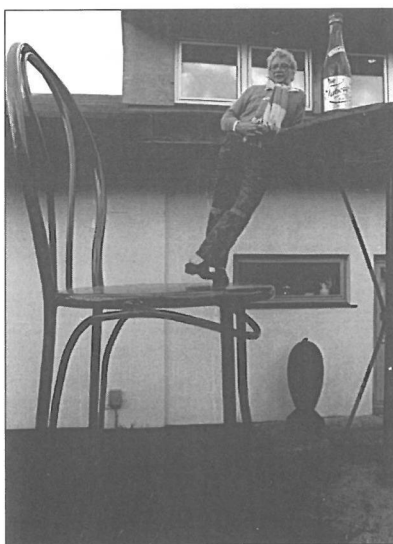
Efter nogle år på Ålholm blev længselen efter Nordsjælland alligevel for stor, og man besluttede at vende tilbage. Det blev til det gamle forsamlingshus i Udsbolt ved Rågeleje. En passende stor bolig, men efter få år alligevel for lille. Han byggede en stor hal ved siden af for at kunne få plads til de efterhånden meget store ting, han lavede.

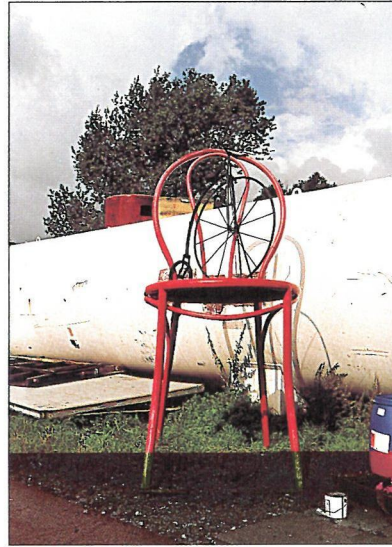
Han fandt ud af, at ved at forstørre en kaffekande til en højde af 2-3 m ville man lettere kunne få øje på den. Så han lavede to og lejrer dem ud. Det samme gjorde han med en stol, en væltepeter, en vandkedel bygget på et Folkevogns chassis og meget andet. Han var storleverandør af køretøjer til "Matador" ligesom filmselskaberne ofte henvender sig til ham om forskellige effekter.

Med sine mange biler af forskellig størrelse og udseende kører både Pernille og han med brudepar, studenter, jubilarer og til polterabend. Det sidste især med bus. Det er altid spændende at besøge Pernille og Børge og se, hvad han nu har for af spændende projekter. Børge giver gerne en rundvisning!, men vil du lave en aftale med ham, så gør det gennem Pernille, for som han selv siger, når man ringer til fa. Bdr. Kaa og Mor: aftaler med Far du'r ikke.



*Syngende af fuld hals går det ud ad landevejen. Er det noget at sige til, at vi vi synes han er festlig.*





*Eksempler på  
Børge Kaas finurligheder.*



## Nu kan alle benzinmotorer køre blyfrit! - Problemfrit!



**Hvis din motor normalt skal køre på blyholdig benzin, kan du nu med fordel skifte til blyfri benzin blot ved at tilsætte Castrol TBE.**

- Erstatte blyets smørende virkning
- Nedsætter slitage på ventiler og ventilsæder
- Fjerner affejringer
- Beskytter mod korrosion i brændstofsystemet
- Holder indsprøjtning og karburator ren
- Giver større motorydelse
- Giver bedre benzinøkonomi
- Kan anvendes til katalysator

Castrol TBE fås i to størrelser: 100 ml tube, der rækker til hele 100 liter blyfri benzin. Vejledende pris kr. 35,-. 1/2 liters flaske til 500 liter blyfri koster kr. 95,-

**Castrol TBE - farvel til blybenzin**

Generalimportør: PKK A/S, Ny Esbjergvej 5, 4720 Præsto  
Tlf.: 55 99 15 37, Fax: 55 99 15 37

# KAJ HANSEN

17. oktober stoppede dansk motorsports grand old mans hjerte. Kaj Otto Hansen, "Bugatti-Kaj", blev 95 år. Han havde jo nok regnet med at blive endnu ældre, for storesøsteren nåede over 102 år og en farbror 100. Men de sidste år gjorde hjertet vrøvl. Håndtrykket var dog til det sidste lige fast, blikket lige intenst og interessen for ædel mekanik usvækket.

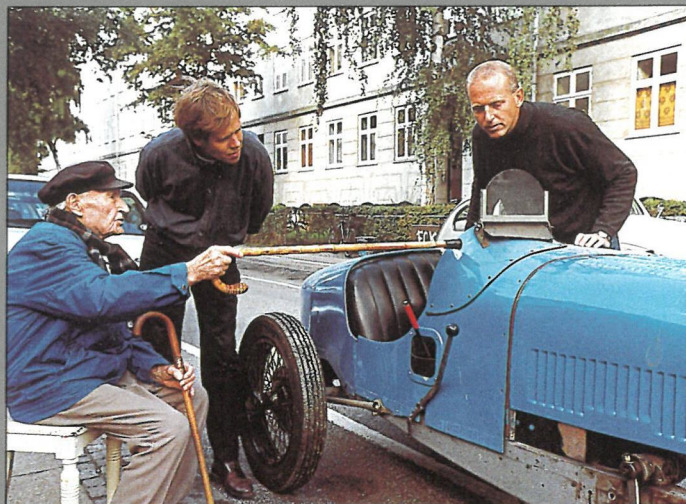
Kaj sagde selv at han ikke huskede så godt mere, men når man for med lempe lirkede han posen med erindringer åben og vi har heldigvis bevaret meget af det på et par timers båndoptagelser. Han mente også at han nok havde været lidt af en bisse, men jeg har kun oplevet ham som en mand med hjertets dannelse, fuld af omsorg for dem der opsøgte ham for at genopfriske gamle dage i en snak der ofte blev en time længere end man havde planlagt.

Sin karriere som motorsportsmand begyndte Kaj på motorcykel i 1920'erne og han vandt Den Gyldne Hjelm på Roskildevejens dirtrackbane som indledning til en europæiske karriere på speedway i England og Tyskland - ganske svarende til hvad en senere Olsen, Gundersen eller Nielsen præsterede. Det foregik op i 1930'erne; efter krigen byggede Kaj en af Danmarks mest vellykkede midgetracere og blev senere fabrikskører for det svenske Formel 3-mærke Effyh, hvis vogne han forbedrede og kørte på de store baner i Tyskland og Frankrig. En alvorlig ulykke satte en stopper for det.

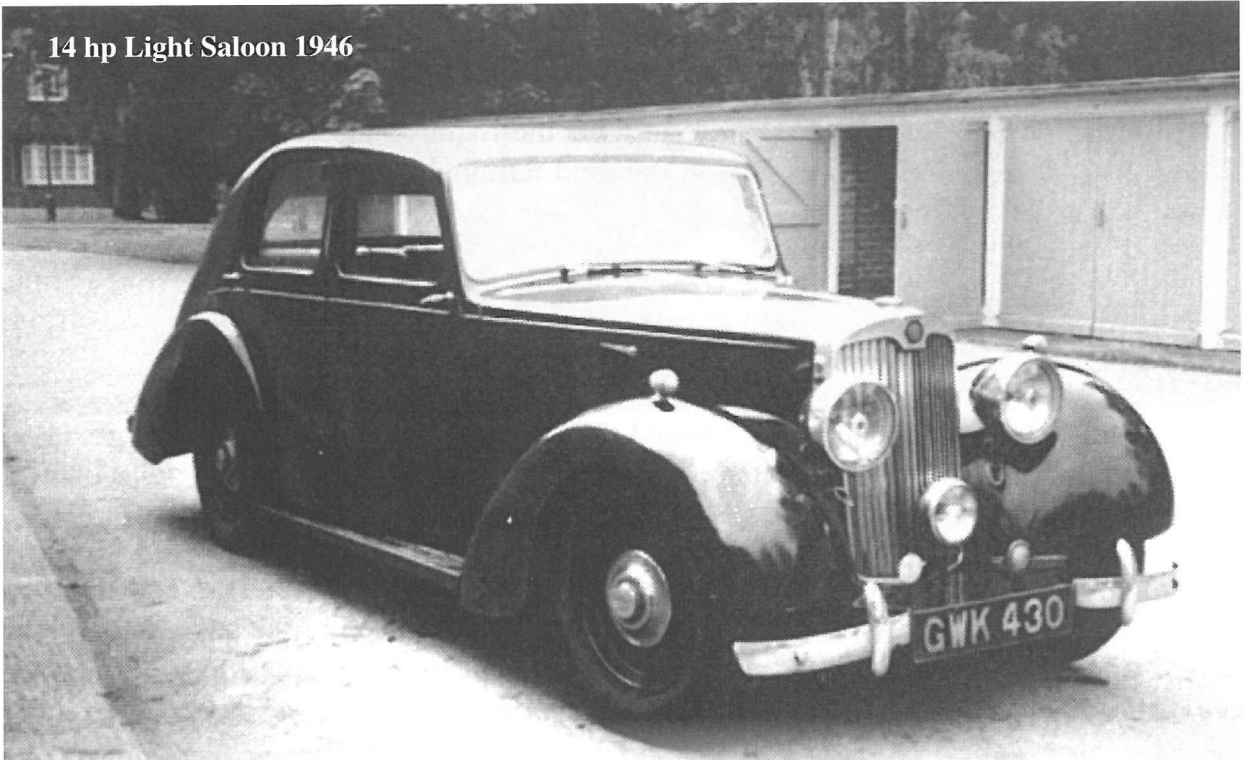
Disse dele af Kajs motorsportskarriere blev beskrevet indgående i Bilhistorisk Tidsskrift 109/1992 da Kaj blev 90. Det tredje store kapitel har overskriften "Bugatti". Kaj ejede i tidens løb 10-12 eksemplarer, hvoriblandt en rigtig grand prix racer, som han kørte løb med i Danmark og Sverige. Det afsnit kommer til at indgå i en større artikel om „Bugatti i Danmark“, som er ved at tage form.

Så opbyggede han en samling af veteranmotorcykler og kørte Skagen-løb indtil benet ikke længere kunne træde kickstarteren ned. En stor Ford kunne han endnu en del år tumle privat og til sidst, da han var omkring 90, konstruerede og fremstillede han en sindrig trehjulet cykel, som han indtil for et par år siden kom omkring på om sommeren.

I menneskealdre var Kajs værksted i Bregnerødgade under Højbanen på Nørrebro i København et mekka for elskere af fin bil- og motorcykelmekanik, og det var Kaj en stor glæde at en ung, nybagt ejer af en Bugatti type 37, Claude Teisen-Simony, for ganske nylig opsøgte ham for at få nogle gode tip fra den højeste sagkundskab. Kaj var så spændt på besøget at han satte sig ud på fortovet på en køkkenstol og ventede, mens hans livs Mary gennem vinduet holdt kontrol med at han nu ikke kom til at fryse for meget. Vognen ankom på en hænger og blev trillet ned, så Kaj kunne sanse den på nærmeste hold, og en anden Bugatti-entusiast, Henrik Schou-Nielsen, flyttede stolen rundt. Til stede var også Kajs gamle ven Kaj Ottosson og Peter Ottosson, som tog fotografierne.



14 hp Light Saloon 1946



# Lea Francis

## *Den tabte forbindelse*

Af Gorm Bang Olsen

De DVK medlemmer, der ikke går og sniffer for meget karburatorsprit, vil måske erindre, at jeg engang i fortiden (kan ikke lige huske hvornår - sidste år vist nok!?) søgte at føre bogholderi over hvilke Lea Francis'er, der i dag indgår i den danske nationalformue.

Jeg nåede frem til i alt 3 med tendens til måske 1 eller 2 mere, som jeg ikke rigtigt kunne få anbragt i hverken tælleren eller nævneren.

Hvad blev der af den Lea Francis, der blev solgt på Ålholm automobilauktion i 1994? Og hvad var det for en kanalje, der kom hen og prikkede mig på skulderen ved en anden auktion i Vejen og som påstod, at han havde et racerent eksemplar stående hjemme i væksthuset.

At stakke sig gennem alle danske loer og lader med en høtyv for i en upåagtet høstak at finde et af disse sjældne fortidsminder, er for den lade ganske uoverkommeligt, så af bare dovenskab kastede jeg mig i stedet over litteraturen - side op og side ned, spalte op og spalte ned. Skulle nogen være i tvivl, kan det oplyses, at verdenslitteraturen er ganske omfattende og der er skrevet meget. Også meget, som sagtens kunne undværes. Denne artikel for eksempel. Synd for vore efterkommere. For opmuntringens skyld satte jeg en plade med Poul Reumert på gramfonen og gabte videre, mens Reumert nasalerede Oehlenscläger:

*De higer og søger - i gamle bøger med spejdende øje - i oplukte høje.*

.....

*Den enfoldige skal finde: Et fortidsminde!*

Da Reumert for gud ved hvilken gang var nået frem til:

*-og Rhimfaks den sorte - Himlens Porte oplukte.*

.....

*Da klinger i muld - det gamle guld!*

Var det som hårene rejste sig på mit kranium. Der stod det. Saftsus' me. Sort på hvidt. Ikke i Veteran Tidende eller i De Islandske Håndskrifter, men i det engelske Lea-Flet (medlemsblad for Lea Francis ejere):

Member no. 1387. Flemming Schelde. Vejen. Danmark.

1946 14 hp four-light saloon, black. Chassis no. 748, engine no. 641, no current registration.

Herefter opremses bilens historie, og da jeg desværre har ry for at have et afslappet forhold til citaters og datas pinlige nøjagtighed



(selv Oehlenschläger er der fiflet med) vil jeg - for ikke at blive beskyldt for fusk - tillade mig at bringe den engelske tekst:

This is one of 23 early 14s, that went to Denmark, not one of the first March 1946 batch like Gorm Bang Olsen's in Copenhagen, but part of a slightly later batch. It is excellent news, that another of these cars has survived. Mr. Schelde bought it at a Sotheby's auction at the Aalholm Automobil Museum, where it had been since the 1970s.

Kabalen er gået op. Puslespillet passer. Det er altså én og samme bil, den fra Aalholm og den fra Vejen. Der er altså fire Lea Francis i landet. Hverken mere eller mindre !!!

Og dog. I det allersenest nr. af Lea Flet skriver klubmesteren:

Member nr. 1401. Mogens Tidemann Berg. Nyborg.

1950 2½ litre Sports. Burgundy. Chassis no 5200. Engine no 5211. Danish registration (originally LLH 211)



Model P. 1927

Også her omtales bilens historie kort, og fremstillingen afsluttes med, at ca. 1986 blev vognen solgt af Coy's muligvis til Danmark.

Hvor er det dog skønt at være bedre vidende end mine venner i Lea Francis Owners Club, idet jeg tilfældigvis ved, at bilen ikke blev solgt til Danmark men til Norge, og at Mogens først i år har hentet den til Danmark.

Så er der altså 5 Leas i Danmark i skrivende stund. Har Lea Francis

aldrig været en landeplage før, er den ved at blive det nu.

**Facitliste  
Lea Francis  
i Danmark 1997:**

**1 stk Model P. 1927  
3 stk 14 hp Light Saloon,  
alle 1946  
1 stk 2½ L Sport 1950**



2½ L Sport 1950



## Tanker omkring et generationsskifte

En nye generation af medlemmer melder sig i disse år, og det er tydeligt, at interessen koncentrerer sig omkring biler fra 60'erne og 70'erne. Der er efterhånden langt imellem biler fra før anden verdenskrig, som kommer med de nye medlemmer.

Vi, der har været med (næsten) fra starten af klubben, har forståeligt nok interesseret os for tidligere generationer af biler, men vi har sikkert forsømt at vise en ny generation af medlemmer de biler, som vi har mest interesse for.

Resultatet ser ud til at blive, at når vi ikke længere kan se vejen, så forsvinder vore biler lidt efter lidt

til udlandet, da det nu gælder mere moderne årgange.

Der er flere eksempler på, at medlemmer sælger bilerne ud af landet uden først at annoncere dem til salg gennem Veterantidende.

I en verden, der bliver mindre og mindre er det måske forståeligt nok, men mon ikke meningen var at beholde bilerne i Danmark så vidt muligt.

Sidste år fik disse tanker mig til at undersøge mulighederne for at stable et arrangement på benene på en bane, hvor vi kunne vise nye medlemmer, hvordan biler fra 20'erne og 30'erne kører, altså en

slags "testday", hvortil pressen også skulle inviteres.

Af forskellige årsager blev det dengang ikke til noget, men nu har jeg sundet mig lidt, og vil med dette indlæg høre andre medlemmers mening om det ikke var ved at være på tide, at vi fik en debat om dette spørgsmål, da vi jo indenfor en kort årrække står overfor et generationsskifte i klubben, og selv om de mere moderne biler er dejlige, ja så kører førkrigsbiler storartet, og så er mekanikken enkel. En klar fordel når man skal arbejde på de ædlere dele.

Ib Jensen  
medlem nr. 560

## "Uhyggen breder sig!....."

I Veteran Tidende nr. 249, marts 97 side 8 havde jeg forfattet artiklen "Sælg ikke din gamle bil - til hvem som helst" for at advare klubkammerater mod at komme i en lignende situation.

Der har været mange henvendelser, megen snak, diskussion på generalforsamlingen, forslag om, hvordan man trygt kunne sælge sin gamle bil, stor interesse og gode indlæg i vort blad. Tak for det. Så vidt jeg kan se, er de vises sten desværre endnu ikke fundet. En af reaktionerne kom fra en klubkammerat, der mente, at det var uheldigt, at jeg havde skrevet artiklen, idet det kunne medføre, at andre kunne finde på at kopiere den køber, jeg var så uheldig at løbe ind i, og derved få en gratis renovering af f.eks. en gearkasse. Jeg må indrømme, at jeg dengang syntes, det var en lidt sær reaktion - men jeg må nu give denne klubkammerat ret. En af 'kopisten' er nu dukket op.

Forhistorien, som jeg har fået den fortalt, er den, at et medlem (af Jaguarklubben) af en privatmand har købt en Jaguar XJ6, serie 1 fra 1972 (altså 25 år gammel) med lav km-stand og i en usædvanlig flot stand, hvad angår både lak, interiør og karrosseri. Vognen, som ikke havde kørt siden september, blev handlet til 120.000 kr., synet og indregistreret. Efter at have kørt stille og roligt uden problemer med vognen godt 2.000 km giver motoren op med et brag ved kørsel med en hastighed på ca. 120 km/t. Ved efterfølgende adskillelse af motoren viste der sig at være rustdannelse ved ventilstammer og ventilstyr, som man mente havde forårsaget uheldet med en motorreparation til kr. 40.000 til følge.

'Kopisten', der havde læst min artikel og fået den tanke, at han måske kunne få halvdelen af motorreparationen betalt af sælgeren, ringede til mig og udbad sig en

kopi af dommen for at få en idé om, hvordan han skulle gribe sagen an. Den stakkels sælger kunne da ikke vide, at ventilerne var rustne. Jeg har i det mindste aldrig skilt en motor ad for at undersøge om der var rust ved ventilerne. Jeg har ikke sendt nogen kopi i dette tilfælde, idet det ikke var således, jeg ville hjælpe en klubkammerat.

Jeg kan ikke få ind i hovedet, at når man sælger en 25 eller 37 år gammel bil - også skal give 12 mdr. garanti (iflg. købeloven). Men det er da smart, at man kan købe en lækker bil og få sælgeren til betale diverse reparationer de første 12 måneder.

Medl. nr. 386  
Arne Nielsen, tlf. 64 48 12 45



## Bustur til bilmuseet i Mulhouse

Så er der gået 10 år siden at Dansk Veteranbil Klub's Fynske afdeling i 1987 begyndte sine ture rundt om i Europa, for at studere bilmuseer og med stor succes.

Personlig har jeg været med 7 gange ud af de 9 gange, "vi" har været afsted. Jeg har så været samtlige de steder, Dansk Veteranbil Klub har besøgt. Vi har været i Bruxelles 2 gange og første gang var det Mulhouse, hvor vi lige har været den 27. september i år. Det var et fantastisk bilmuseum, vi så den dag i Frankrig med alle de Bugatti'er på et sted. Så det er nok toppen af kransekagen, vi har set af den slags i Europa. Vi skal nok meget langt ud i verden tor at se noget lignende. Det kan vi nok ikke nå på en weekend. Men derfor skal vi da videre ud i Europa og finde andre byer, der huser gamle biler under tag. Vi er jo også så heldige, at der altid er liv og glade dage, når vi går ud og ser de forskellige byer, fordi vi kommer om lørdagen. Vi finder altid et hyggeligt sted at spise lørdag aften, inden vi igen skal afsted mod

fædrelandet Danmark. Vi går i mange små grupper, så der er altid noget at tale med naboen om på vej hjem i bussen, hvor og hvad vi fik at spise de forskellige steder. Så det er alletiders ture, som René er med til at arrangere, samtidig med at René selv kører bussen den halve tid af køreturen, på godt 2300 km.

Prisen kan vi jo ikke klage over. For hvad får man for 475,00 kr. En tur til Sjælland, men det bliver sgú svært at komme hjem i sin bil for de samme penge. Nej, det er rimelige priser, selv om vi skal sidde op og sove 2 gange på en weekend, hvor man har fri. Men vil man opleve noget for små penge, så må man yde for at nyde. Denne gang havde René fremskaffet en helt ny bus, der kun havde kørt 3000 km med 2 farve-TV, kaffemaskine, køleboks med kolde øl / vand og en meget lækker komfort, hvad angik kørslen hele vejen på turen. Personligt havde jeg selv fornøjelsen at sælge en flot mappe på 28 sider om turen og lave et lotteri for pengene, hvor

man kunne vinde 2 x 1/2 fl. whiskey. Det tog 6 min, så var de mapper solgt for 20,00 kr. pr. stk. Efter vi har købt ind nede i Tyskland og begynder rejsen for alvor sydpå, afspiller vi et videobånd, hvor jeg har klippet alle de 6 ture fra Amsterdam 1989 - München 1991 - Bruxelles 1992 - Paris 1993 Sinsheim i Speier i Tyskland 1995 og Dresden i Berlin 1996 ned til en film, så vi kan sidde og mindes alle de ture vi har været på, iøvrigt kan alle film købes på VHS ved henv. på tlf. 66 17 54 64. Nu er der også lavet en flot film fra Mulhouse i år, som kom på listen i rækken af film, hvor der er masser af gamle biler på, samt billeder fra de byer vi har besøgt gennem de 9 år, vi har været afsted. Men som sagt, vil jeg slutte dette brev med at sige, det er fantastisk, det vi oplever for små penge, forsat endelig med det René og dem der måtte hjælpe ham.

Torben Enevold Nielsen

---

## FRABESTYRELSEN

---

### Sorte nummerplader

**Uddrag fra sidste nyhedsbrev fra MhS. Hele nyhedsbrevet vil blive bragt i sin fulde længde i næste nummer.**

Trafikminister Bjørn Westh har nu besluttet, at de nye regler om sorte emalje-nummerplader skal træde i kraft den 1. januar 1998 som oprindeligt planlagt.

Samrådet har i samarbejde med Dansk Veteranbil Klub (DVK)

nedsat en arbejdsgruppe, som sammen med Centralregisteret for Motorkøretøjer skal finde løsningerne på, hvordan de nye nummerplader skal administreres, ansøgningskemaer m.m.

De nye regler vil være at finde i den kommende registreringsbekendtgørelse, som Samrådet udtalte sig til den 21. august 1997, og som forventes at blive offentliggjort i løbet af november måned 1997.

Stig Ravn A/S, som står for produktionen af de nye nummerplader, vil satse på, at leveringen af pladerne kan ske allerede i begyndelsen af det nye år. Firmaet har desuden udtalt til Samrådet, at man ikke vil være afvisende over for ønsker om gule emalje-nummerplader, hvis behovet er der.



## HOREX „Regina“

342 cc, topv.  
udvikler 19 HK

I alle Detailler

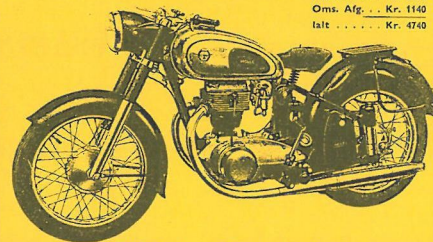
### Verdens flotteste Motorcykle

Opfylder de 5 vigtigste Krav,

som den erfarne Motorcyclist i Dag stiller til sin Motorcykle  
angaaende Kvalitet og Udseende:

- ★ SIKKERHED
- ★ KRAFT
- ★ STILFULDHED
- ★ SKRIDSikker
- ★ KØRSELSKOMFORT

Pris . . . . . Kr. 3600  
Oms. Afg. . . . . Kr. 1140  
Ialt . . . . . Kr. 4740

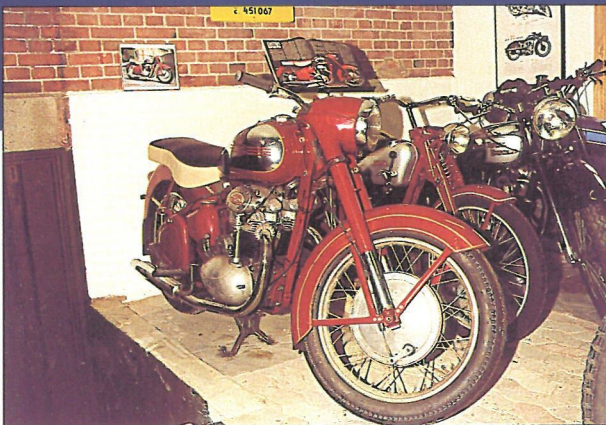


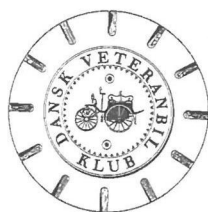
HOREX Forhandlere og Service overalt i Danmark  
**HOREX MOTOR IMPORT**  
Sundkrogsvej 1-3 København, Ø

Alle nærmere Oplysninger gives gerne paa Forlangende

Nederst: Jawa'en er ikke bare en Jawa. Det er Skandinaviens eneste 2 cyl. 500 cm<sup>3</sup> OHC 4 takter. Den Jawa, Ole Olsen kørte stærkt på, var en 1 cyl. 4 takter.

Nederst: Et udsnit af de mange motorcykler. Det var nødvendigt at bygge til og udvide garage og værksted for at få plads til alle 15 + de nyrestaurerede. Forrest Zündapp. (den grønne elefant) 1953.





# HÅNDVÆRKER- OG LEVERANDØRLISTE

Så foreligger den første udgave af HÅNDVÆRKER-OG LEVERANDØRLISTEN suppleret med en fortegnelse over medlemmer, der stiller deres viden om bestemte mærker og typer til rådighed for andre, der restaurerer og som dermed kan skyde genvej når en veteran eller klassiker skal have den store tur.

Den foreliggende liste er den første og derfor dækker den ikke hele landet. Når man går den igennem ser det ud til, at man ikke restaurerer biler øst for Storebælt, men det har nu nok ikke noget på sig. Der er dog al mulig grund til, at gøre den næste liste så fyldestgørende som muligt. **DERFOR:** benyt kuponen og send nye gode navne og adresser ind til klubbens kontor således at en kommende liste kan blive bedre end den foreliggende.

De firmaer og navne, der er nævnt i listen vil blive gentaget næste gang, hvis der ikke foreligger ønske om at blive udeladt.

De nævnte bør i egen interesse sørge for at meddele ændringer i adresse eller telefonnumre således at materialet kan blive så brugbart som muligt.

**God fornøjelse med restaureringen i den kommende vinter!**

<b>Jensen Biler</b> Ærøvej 20 8800 Viborg Tel 40292368 86629999	Karosseriarbejde samt motorrenovering. Fortrinsvis veteranbiler samt Porsche 356/ Austin Healey.	<b>VE-BO MG Center</b> Vestervold 18 D 6800 Varde Tel 75221888 Fax 75210372	Reserve dele til M.G. T typer
<b>JA Smede og Maskinmontage</b> v. Jørn Andersen Viborgvej 167 Hasle, 8210 Århus V Tel 86154140 40275880 75656510 pv.	Fremstilling og rep. af Automobilblad fjedre	<b>Street Parts Aps</b> Østre Vindingevej 73 4000 Roskilde Tel 46560641 Fax 46560164	Reserve dele til US biler
<b>Kroun Karrosseri og Tuning</b> Baneplassen 5 5772 Kværndrup Tel 62272287	Motor trimning/tuning finere karosseriarb. spec.: Sportsvogne	<b>Borup Veteranlager</b> Vandværksvej 12 4140 Borup Tel 57527377 21275977	Reserve dele til: Volvo/GM/Ford/ Engelske biler
<b>Marius Nielsen A/S</b> Enghavevej 4 6800 Varde Tel 75221855 Fax 75222056	Motorrenovering  Kontaktperson: Freddy	<b>Gadbjerg Reservedelslager</b> Langgade 51 7321 Gadbjerg Tel 75876244 Fax 75876369	Reserve dele til gamle Volvo-biler
<b>Thorkild Kring</b> Torvegade 115 7160 Tørring Tel 75802299 Fax 75801894	Fremstilling af kabler	<b>OM JEEPs</b> Engvej 14 6240 Løgumkloster Tel 74744351	Reserve dele til Willys Jeep
<b>Solskov Jensen</b> Gugvej 191 9210 Ålborg SØ Tel 98145444 Fax 98141944	Alt i bilindretning samt kalechearbejde	<b>Phillip Daintree</b> 22 Hawkstone Ave Whitefield Manchester M 45 7 RG Tel 0044 161 766 44 87	Reserve dele til engelske biler
<b>O. Storm Sørensen A/S</b> Hobrovej 317 Ålborg SV Tel 98180033 Fax 98185215	Bronzestøberi for små og store emner, f.eks.: greb/vridere	<b>Kanter Auto Products</b> 76 Monroe Str. Boonton NY 07005 USA	Reserve dele til US biler 1924-1980
<b>Poul Hedegaard Lauersen</b> Thorupvej 29 7451 Sunds Tel 97141483 Fax 97141422	Reserve dele til Ford T og Ford A	<b>H.N. Karrosseri</b> Søråvej 45 9330 Dronninglund/Agersted Tel 98854475	Stålkarosserier samt træarbejde
<b>Plast Reparatøren</b> Maribovej 121 Våbensted, 4990 Sakskøbing Tel 54705290	Reparation af plast.dele samt kunststoffer. Indfarvning af beklædning. Reserve dele til engelsk Ford bl.a. Anglia 100E 105E	<b>Smel Aps</b> v/ Erik Langelund Sandagervej 24 A 5854 Gislev Tel 62291653 Fax 62291652	Fremstilling af reserve dele/ prototyper efter opgave
		<b>One Two Pipe</b> Råddamsvej 5 Hyllinge 4700 Næstved Tel 53744321 Fax 53744332	Udstødningssystemer i rustfrit stål

<b>Fyns Glasindustri</b> Landbrugsvej 6 5260 Odense Tel 65907520	Glasruder til moderne biler samt til veteraner	<b>John Ventrup</b> Onsved Huse 5 4050 Skibby Tel 42321403	Ford A og Ford AA
<b>Heno Autogård</b> v. Erik Andersen Henovej 9, Søhus 5370 Odense N Tel 66189041	Veteranbiler samt veteranbildele	<b>Lars Grønager</b> Enighedsvej 16 st. th. 2920 Charlottenlund Tel 39639984	Ford V8 førkrigs også engelske udgaver
<b>Jan Lund</b> Tranegilde Strandvej 45 A 2635 Ishøj Tel 43732865	Reserve dele fremstilles efter opgave	<b>Kjeld Munkbøl</b> Maribovej 121 Våbensted 4990 Sakskøbing Tel 54705290 Fax 54705290	Engelsk Ford, bl.a. Anglia type 100E-105E
<b>Samler Børsen</b> Jacobys Allé 2-4 1806 Frederiksberg C Tel 33254022 Fax 33250622	Motor-litteratur og modelbiler	<b>Willy Farbmacher</b> Hjortevænget 613 2980 Kokkedal Tel 49145167	Morris
<b>Nielsens Auto</b> Humlebjerg 15 2700 Brønshøj Tel 42916131 Fax 44662903	Ford A dele	<b>Eigil Visby-Jensen</b> Østertoften 10 Sennels 7700 Thisted Skriftlig henvendelse	Opel 1930-1979

#### TYPESPECIALISTER

<b>Ib Jensen</b> Ishøj Bygade 122 2635 Ishøj Landsby Tel 43994762 Fax 43993562	BMW type 315-327 EMW type 340-327	<b>Jørn Østergaard</b> Bellisvej 17 Sterup 9740 Jerslev Tel 98831169 Fax 98831129	Overland 1916-1920 Jaguar S-type
<b>Leif Kongsø</b> Østre Vindingevej 73 4000 Roskilde Tel 46560641 Fax 46560164	US Chevrolet/Ford/ Chrysler + aut.gear	<b>Henning Holm</b> Vognsild 9600 Års Tel 40568011 Fax 98658011	Toyota Crown 1963-1972
<b>Flemming Hartvig</b> Bogøvænget 15 5500 Middelfart Tel 64411498	Chevrolet personvogne 49-54 Lastbiler 47-54	<b>Kristian Worm</b> Langgade 51 7321 Gadbjerg Tel 75876244 Fax 75876369	Volvo
<b>Poul Hedegaard Lauersen</b> Thorupvej 29 7451 Sunds Tel 97141483 Fax 97141422	Ford T og Ford A		

### **Vedr. Håndværker- og leverandørliste.**

Vi gentager hermed opfordringen til alle, der har en specifik viden om et bilmærke til at indsende skemaet snarest til DVK.  
Opfordringen gælder også for alle de mange små og store virksomheder, der servicerer veteranbilbevægelsen.  
Kom frem af busken og få adgang til alle klubbens medlemmer.  
Optagelsen er helt gratis!

*Ib Jensen*

### **Håndværker- og leverandørliste**

**Skema over firmaer/personer der optages gratis i en kommende håndværkerliste**

Jeg har et udpræget kendskab til bilmærke/bilmærker .....

.....

som jeg gerne stiller til rådighed for andre klubkammerater, der også kører dette mærke:

Navn. ....

Adresse .....

Telefon/faxnummer .....

Medlemsnummer DVK .....

Vi er et firma, der kan udføre arbejde på veteranbiler, fremstille dele til veteranbiler, sælger dele til veteranbiler:

Firmanavn .....

Adresse .....

Telefon/Faxnr. ....

Speciale .....

Kup. indsendes til: DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå

Kuverten skal mærkes: Håndværkerliste



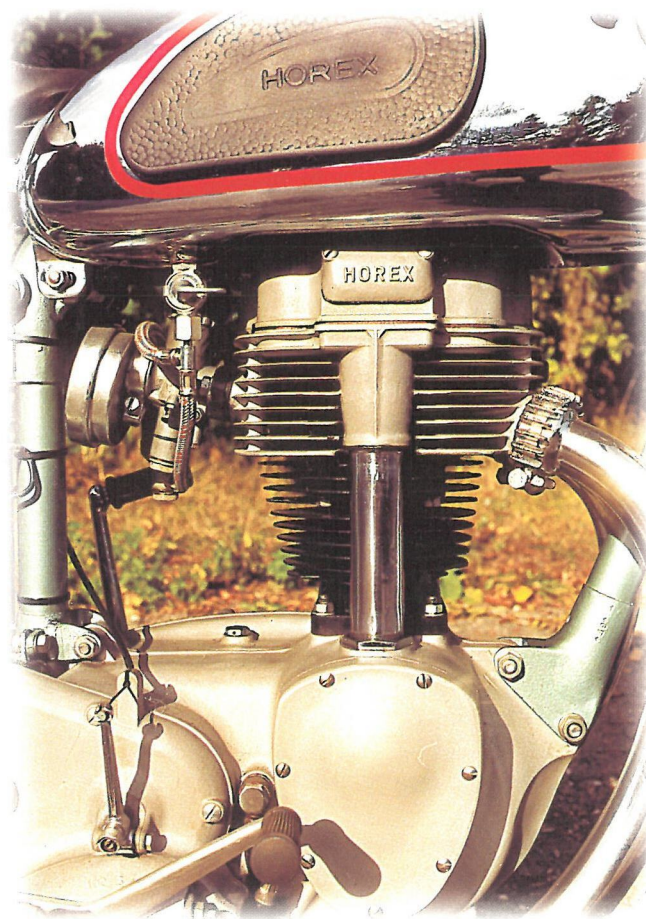
Fabrikationen af den tyske Horex motorcykle startede allerede i 1924.

Det var den tyske handelsråd Fridrich Klemann, Homburg, kendt for fabrikation af Rex henkogningsglas og samtidig hovedaktionær i Columbus Motorfabrik, Oberursel, der i 1923 luftede tanken om at fremstille kvalitetsmotorcykler. Det var egentlig hans søn Fritz, der satte skub i faderen, som så oprettede fabrikken: Horex Fahrzeugbau AG. Navnet Horex dannedes af forbogstaver fra byen Homburg og REX fra syltetøjsglassene.

De første maskiner var med én cyl. motorer på 249 cc og 3 gear men topventilede. Forakslen var med spiralfjeder med støddæmper. Altså ikke bemærkelsesværdige. Men de var harmoniske både teknisk og i udseende. Maskinen blev brugt til race med bl.a. Philipp Karrer, Henry Velt og Fritz Kleemann jun. som køreere.

Nye motorer blev udviklet. Bl.a. med 496 og 596 cc, side- og topventilede, stærkt inspireret af engelske motorcykler. En yderligere udbygning af Horex Fahrzeugbau skete ved sammenslutningen med Columbus Motorenwerke så hele fabrikationen kom under samme tag. Det bemærkes, at Fritz Klemann i åbningsløbet på Nürburgring i 1927 besatte en 3. plads i selskab med 1000 cc Harley Davidson og New Imperial. Klemanns Horex var på kun 675 cc. I 30'erne var den meget begavede tyske chefkonstruktør Hermann Reeb ansat på Horex Werke. På

den tid omfattede produktionen éncyl. modeller på 198, 298 og 346 cc. Den mest berømte var „Regina“ med Sturmey-Archer motor på 348 cc. I 1932 udviklede Reeb bemærkelsesværdige 2 cyl. parallel motorer på 598 og 796 cc. Den var med en kædetrukket overliggende knastaksel og allerede i 1932 med indkapslet motor og lukket kædekasse til baghjulet.



*Det er ikke underligt, at der tildeles præmier, når man ser en så smuk motor så smuk restaureret.*

I 1934 fremstilledes en 1000 cc. Horex med kompressor, men det blev stadig de mindre modeller, der fabrikeredes.

Firmaet overlevede krigen ubeskadiget, så man kunne straks starte fabrikationen i 1945. Den første efterkrigsmodel blev en Regina med 18 hk. v. 5000 omdr. Imidlertid var krisen i første halvdel af 50'erne for hård for Horex og i 1959 lukkede fabrikken portene.

Horex blev i Danmark forhandlet af Horex Motor Import, Sundkrogsgade 1 - 3 Kbhvn Ø, og der blev da også solgt en del. Hvor mange der er tilbage ved man ikke nøjagtigt. Desværre regner Danmarks Veteran Motorcykleklub ikke med efterkrigsmaskiner, selv om nogle af dem er over 50 år gamle.

Men Gunner Sørensen i Bjæverskov har ikke mindre end 3 af slagsen.

Og de er flotte. Det er i det hele taget en fornøjelse at besøge ham. Foruden Horex har han Zündap i flere udgaver, Jawa, BSA og en italiensk Harley Davidson, populært kaldet „Spaghetti Harley“. Den trænger til en kærlig hånd, og det får den. Gunner Sørensen er udlært værktøjsmager og som følge deraf ferm til noget med metal, hvilket hans restaurerede Horex vidner om. Det eneste han ikke kan, er at forkrome. Han har indrettet sit eget sliberi i et gammelt hønsehus lidt fra det store hus, han bor i.

Gunner Sørensen er en kendt skikkelse i mc-kredse. Han kørte motorløb allerede i

50'erne, men et styrt i 1960 ved Volk Mølle satte en stopper for denne sport i nogle år. Men i 1990 startede han igen på motorcykle og har nu kørt 5 Skagensløb på sin BSA Sloper fra 1930, foruden flere Egeskovløb, og han har gennemført alle løb hver gang. Vi har ham også i DVK. For nylig har han købt sig en dejlig Morris 8 Roadster, og det er da også meget rart med en bil, - men motorcyklerne svigter han aldrig.



## FIVA - hvad er der der foregår?

I det seneste nummer af bladet *Klassisk Bil og Mc* er der en artikel om FIVA, som kan læses som støtte til en opsplitning af det internationale samarbejde i FIVA. En opsplitning som må opfattes som den største fare, der i årevis har været mod den motorhistoriske bevægelse. Helt i strid med interesserne hos den menige udøver af vores dejlige hobby.

Man skriver bl.a., at sagen drejer sig om en nord - syd konflikt, hvor Sydeuropa skulle mene, at det kun er (citater fra bladet) ægte fuldblods mærker som Ferrari, Mercedes, Alfa Romeo, M.G. m.v., der skal danne medlemstallet i FIVA og at en gammel VW eller Morris ikke gør sig fortjent. Striden skulle således være et principielt spørgsmål: bør alle gammelbiler, altså også en gammel Morris, Chevrolet og VW være omfattet af FIVA's arbejde. Spørgsmålet er nyt for mig som dansk FIVA repræsentant og har ikke været diskuteret i min tid i FIVA. Yderligere har bladet ikke forstået, at FIVA drejer sig om meget andet end biler.

Et godt udgangspunkt må da være interesseområdet for den italienske præsidents eget landsforbund ASI - Automotoclub Storico Italiano - som omfatter 15.000 medlemmer, og har det meget fine blad *La Manovella*. Heri vil man kunne finde artikler om almindelige biler, motorcykler, knallerter, varebiler, militærkøretøjer og traktorer. Bladets annoncer omfatter alt, således også Morris, Chevrolet, VW og Volvo.

Efter mit skøn må ovenstående bero på en misforståelse, som selvfølgelig kunne være undgået, hvis jeg var blevet kontaktet før artiklen blev trykt. *Klassisk Bil og Mc's* artikler kan læses som et forsøg på at skabe tvivl om min indsats i FIVA.

Det reelle problem er, at lederne af det engelske, svenske og norske landsforbund har besluttet at træde ud af FIVA, medmindre man får ændret afstemningsreglerne på en sådan måde at disse tre lande, som følge af især det engelske landsforbunds enorme medlemstal, i fremtiden tilnærmelsesvist vil kunne opnå en stemmemajoritet indenfor FIVA.

Dette er naturligvis uacceptabelt for de øvrige medlemmer i denne demokratiske organisation.

På foranledning af de engelske medlemmer blev afstemningsreglerne senest for otte år siden ændret fra en stemme pr. land til et nyt system hvor bl.a. England fik en større fordel afstemningsmæssigt.

Det kan undre, at en international organisation som FIVA, hvor man burde stå sammen om fælles fremtidige mål for vor bevægelse, overhovedet har behov for at diskutere afstemningsregler.

Det nuværende problem opstod tilbage i foråret 1996, hvor den daværende norske generalsekretær Carl Henrik Størmer ikke opnåede valg som præsident for FIVA.

I oktober samme år stod Carl Henrik Størmer som generalsekretær sammen med Sverige og England i spidsen for en kuplignende situation ved den ordinære generalforsamling i Torino, hvor et antal prominente medlemmer og deltagere i mødet blev udelukket fra at stemme, heriblandt værtsnationen Italien, samt lande som Tyskland, Belgien, Østrig og Danmark.

Yderligere havde Norge sikret sig Letlands stemmer ved simpelthen at betale ca. NKR 8.500 til dækning af Letlands udestående med FIVA for årene 1995 og 1996. Afstemningen sikrede således Carl Henrik Størmer og svenskeren

Björn-Eric Lindh poster som vicepræsidenter i FIVA.

Ovennævnte fremgangsmåde skabte naturligvis stor vrede og medførte indkaldelse af en ekstraordinær generalforsamling i januar 1997, hvor afstemningerne fra Torino blev revideret. Carl Henrik Størmer og Björn-Eric Lindh tabte således igen deres poster som vicepræsidenter.

Siden har disse nationer skabt store problemer for FIVA.

FIVA arbejder på at fremme historiske motorkøretøjer sag. Fra biler over motorcykler og knallerter til kommercielle og militære køretøjer, og har således udvalgt der omfatter disse køretøjstyper.

Således har FIVA en fast stationeret lobbyist i Bruxelles - Reginald Dawson - som arbejder på at sikre de historiske motorkøretøjer rettigheder på de europæiske landeveje. Ligesom FIVA's bestyrelse konstant har kontakt til indflydelsesrige politikere både i EU og nationalt.

Dertil arbejder FIVA's bestyrelse med en lang række andre tiltag til fremme af interessen for de gamle motorkøretøjer. Ligesom der arrangeres større og mindre rallyer i FIVA regi.

Det vil gøre uoprettelig skade på det internationale samarbejde for historiske køretøjer, samt FIVA's professionelle arbejde i EU og Bruxelles, hvis en kreds af lande forlader det internationale samarbejde, og eventuelt starter deres eget separate politiske arbejde, således at der opstår to rivaliserende grupper på den politiske scene.

Netop i disse år, hvor der nationalt og i EU konstant sker politiske indgreb med henvisning til



miljø og sikkerhed, er det vigtigt, at vi internationalt står sammen om at sikre den frie brug af vore dejlige gamle motorkøretøjer.

FIVA benytter i dag næsten halvdelen af sit samlede budget på ca. kr. 650.000 på sit arbejde i Bruxelles, og det er aftalt at denne indsats skal styrkes i årene fremover.

MhS kommer til at bidrage til FI-

VA med ca. kr. 25.000, dvs. ca. kr. 1,70 pr. medlem.

Forhåbentlig er der fortsat opbakning fra MhS's medlemmer til medlemskabet af FIVA, på trods af ovennævnte turbulenser. Danmark bør således ikke støtte denne tåbelige og skadelige opsplitning af FIVA.

Det virker vanvittigt at ledere fra

ellers fornuftige nationer i forbindelse med personlige ambitioner og nære venskaber er klar til at gå så langt. På opfordring fra lokale entusiaster er undertegnede således også blevet kastet ud i en kamp for at få ændret holdningen i disse lande.

Claude Teisen-Simony

## FRA MEDLEMMERNE

# Original restaureret eller original?

Foranlediget af Frits' leder i september-nummeret af VT og læsning af diverse udenlandske bilblade er det en god anledning til at koge lidt videre på temaet TOTALRESTAURERET TIL "NY" STAND eller bevaret så original som muligt.

Set ud fra en kulturhistorisk synsvinkel må man begræde den holdning der har hersket de seneste mange år, med at splitte et køretøj fuldstændigt ad og genopbygge det i en stand der modsvarer et nyproduceret køretøj. Uanset hvor meget man bestræber sig på at overholde originale specifikationer, vil resultatet kulturhistorisk fremtræde som en hybrid mellem en komplet replica og et originalt produkt.

Årsagen til denne "ulyksalige" overrestaurering skal nok søges i en blanding af romantiske forestillinger om at genskabe det tabte, speedet af konkurrence-momentet om hvem der kan lave den flotteste restaurering, samt måske en ikke uvæsentlig skelen til at værdimaksimere sit køretøj.

Men nu ser det endelig ud til at stemningen er ved at vende. Der har været adskillige artikler fremme i udenlandske blade, hvor man forholder sig særdeles kritisk til disse totalrestaureringer, som slet-

ter ethvert spor af historie og originalitet.

Romantikken om at genskabe det tabte som en ny helhed uden skelen til bevarelse af det originale, er ikke kun at finde i bilverdenen.

Vi ser eksempler på dette både inden for arkæologi og arkitektur. Hvor man i slutningen af forrige århundrede og et stykke op i dette i forbindelse med arkæologiske fund nærmest gik ind og genopbyggede til "ny" stand. Det samme inden for arkitektur, hvor man uden blusel stort set rev huse/kirker ned for så at genopbygge i original stil.

I dag har vi en helt anden holdning til arkæologiske fund og arkitektur.

Hvorfor? Er det udelukkende et spørgsmål om tidens holdning eller er der også en anden forklaring. Ja; måske kan vi se det i lyset af at alle forhold gennem et livsforløb.

I forrige århundrede var interessen for arkæologi og ældre tiders arkitektur ny. Den var så at sige på barnestadiet. Holdningen var primitiv romantisk, med en umiddelbar holdning til selve produktet og dets fremtræden. En genskabelse af gamle tider. I dag har vi en langt mere moden holdning. In-

teressen er blevet voksen. Vi ser på arkæologiske fund og ældre arkitektur med en langt mere nuanceret holdning. Vi ser ikke kun tingen i sig selv, men interesserer os langt mere for hvad det kan fortælle om fortiden. Ønsker vi i dag at se hvorledes tingene så ud som nye, laver vi en rekonstruktion .

Samme udvikling kan forhåbentlig overføres til bilverdenen.

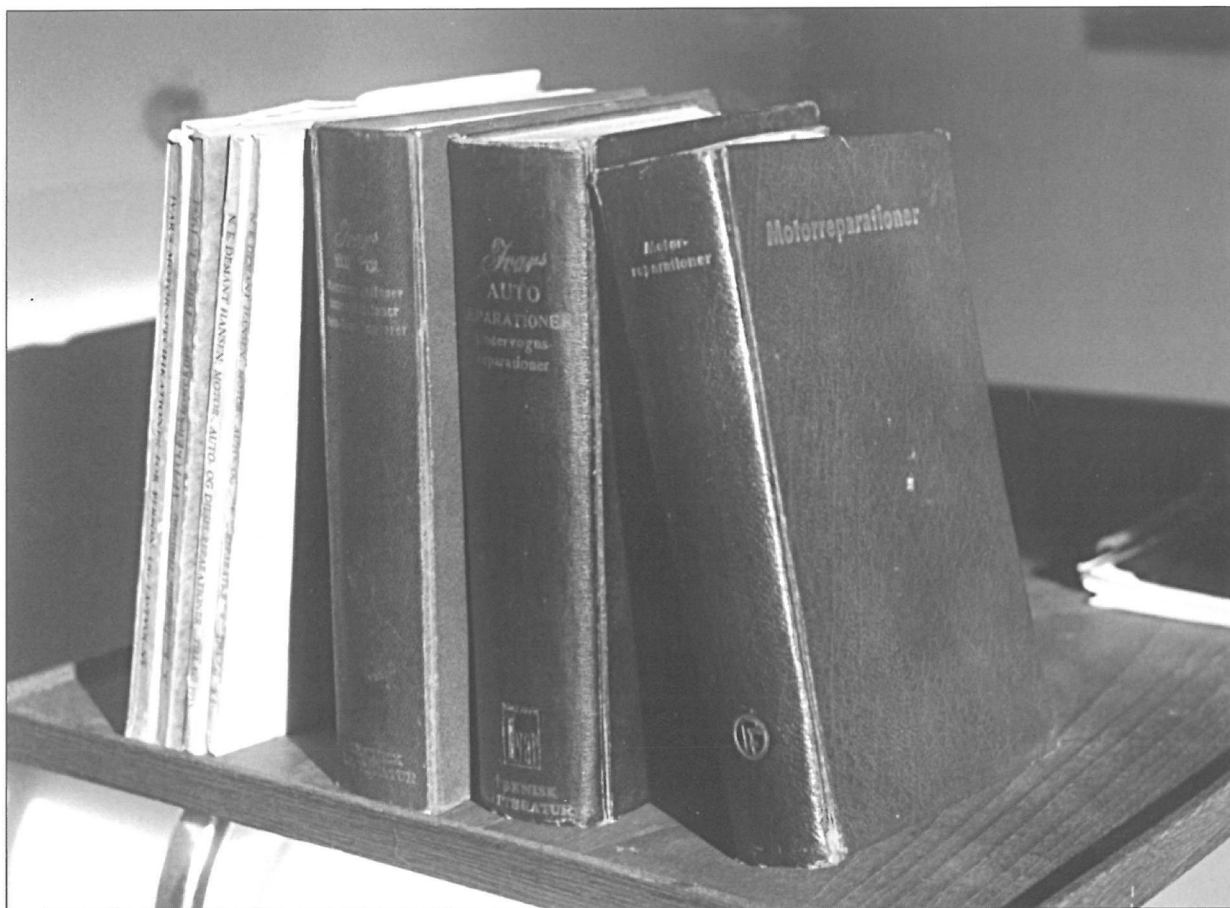
De voldsomme totalrestaureringer er et udtryk for at vi bilkulturhistorisk befinder os i barnestadiet og nu langsomt er begyndt at få en mere voksen nuanceret holdning til de gamle køretøjer.

For de gamle biler er et stykke af vor kultur, et endog meget væsentligt stykke kulturhistorie. Næppe noget andet produkt har i den grad ændret verden som bilen.

Derfor er det så vigtigt at vi tænker os godt om inden vi går i gang med en restaurering og måske for evigt sletter den historiske besked fra fortiden.

Steffen Frølich

## IVARs reparationshåndbog - en nostalgisk anmeldelse.



Den, der ikke har interesse i, hvad der sker under motorhjelmen eller nede under gulvbrædderne, kan lige så godt lade være med at læse videre. Alle I andre, der føler stor glæde ved at lytte til et maskineri, specielt skille tingene ad, opnå større forståelse for mekanikken, forbedre, eventuelt udskifte de slidte dele for igen at sætte tingene sammen og opleve den usigelige glæde det er at høre tingene køre som de gjorde for 40, 50, 60, 70 år siden, I kan roligt hænge på.

Hvis man prøver at forestille sig, hvorledes det må have været at være mekaniker i 20'erne, 30'erne 40'erne så må forholdene have været nogenlunde som i dag, når man ser på den elektroniske udvikling. Det var og er bare om at hænge på og hele tiden lære nyt.

Den gode gammeldags mekaniker var et gudsbenådet menneske, en håndværker af høj kvalitet og med en meget stor indfølingsevne med hensyn til mekanik. Han var ikke nødvendigvis udlært i sit fag, måske startede han i sin tid som cykelreparatør eller elektriker, og hen ad vejen lærte han sig selv det hele.

Jeg snakkede for ca. 35 år siden med en af de der gammeldags mekanikere, hans alder var da 60 år, og hans job medførte, at han skulle på kursus hos Volvo i Göteborg. Deroppe lærte de, hvorledes de skulle behandle de nye Volvo dieselmotorer, og instruktøren belærte dem om, at momentnøglen vel nok var det vigtigste redskab ved samling af motorer. Der udspandt sig en mindre dialog, for vor jyske mekaniker havde aldrig nogensinde i sit liv benyttet sig af momentnøgler, og han havde al-

drig oplevet reklamationer over sit arbejde.

Nå - instruktøren skar al diskussion bort ved at erklære, at ingen kunne spænde topstykkeboltene i den der dieselmotor korrekt uden momentnøgle, og hvis den herre havde lyst, så kunne han bare prøve med de bare næver og en topnøgle, så kunne de altid kontrollere bagefter med en momentnøgle.

Selvfølgelig var topstykket korrekt tilspændt, for ellers havde der ikke været nogen historie. Mekanikeren havde efter lang tids erfaring bare det der i hænderne.

Fra samme mekaniker arvede jeg en bog, som jeg for længe siden lærte at sætte pris på, og det er denne bog, jeg gerne vil anbefale. Den er nemlig en af de ting, der i sin tid hjalp den menige mekaniker til en større forståelse for sit fag.



Bogen hedder MOTORREPARATIONER af Bjørn Bergwik og er oversat fra svensk. Dansk bearbejdning er sket ved prøvemester hos Bülow H. Madsen. Bogen udkom i juni 1937 på Ivars Forlag i København.

Bogens formål er helt klart, og således udtrykker forlæggeren det i sit forord:

Bogen har et handy format, er på 628 sider og den er rigt illustreret med både fotos og fabrikketegninger.

Der er 4 afsnit, hvoraf 1. afsnit beskriver forarbejder, herunder de rigtige håndværktøjer, fejlfinding og moderne motoranalyse. Dette sidste omhandler kompressionsprøveapparater og måleværktøjer for vacuum, benzin- og olietryk, akkumulatorprøveapparater, større prøvepaneler for gennemmåling af dynamoer, relæer, kondensatorer, tændspoler, kabler, spændingstab o.s.v. Det er svært i dag og tro, at ethvert værksted i 30'erne var i besiddelse af sådanne fine apparater.

Afsnit 2 beskriver alt om motorreparationer lige fra udløftning af chassiset til reparationer af de enkelte dele incl. det elektriske.

Nu må vi erindre, at spændingsrelæet er en praktisk ting, der bliver almindelig i løbet af 30'erne og ligesom et relæ i dag ikke er noget for enhver reparatør var det også i 30'erne et lukket land for almindelige værksteder. Derfor levnes der ikke megen plads til relæjustering, man rådes nærmest til at holde sig langt væk og overlade dem til specialværkstederne. Som der står "de er sjældent i Uorden".

Afsnit 3 handler om samling af motoren, justering, tændingsindstilling og endelig montering. Ligesom i afsnit 2 foregår gennemgangen ved brug af eksempler fra forskellige fabrikater. Dette er en god ting, for hos nogle motorer går tingene jo igen. Specielt ofres der stor opmærksomhed på Ford V8 karburator og strømfordeler. Hvis nogen ligger inde med

Løweners indstillingsapparat for Ford V8 og V12 strømfordeler, så kan de finde brugsanvisningen i denne bog. Småtekniske godbidder som det, at de større Cadillacs havde tændspolerne monteret øverst i køleren af temperaturmæssige årsager får man foræret.

Afslutningsvis er der i sidste afsnit omsætningstabeller, diverse praktiske anvisninger og tolerancer og indstillingsmål for en stor del af tidens køretøjer, og man nyder navne som Adler Trumpf, Hillman Minx, Standard, Terraplane, Hudson...

Alt i alt en helt uundværlig bog for den rette entusiast. Forlaget IVAR er forlængst gået ind, bogen fås desværre ikke længere hos den almindelige boghandler. Man er henvist til at frekventere antikvater og stumpemarkeder, hvis man da ikke kender en gammel mekaniker.

Leif Gr. Thomsen

## TEKNISK BREVKASSE

Rolf Ask Clausen har sendt brevkassen et indlæg om reparation af temperaturmålere.

Gå bare igang med termometeret Vi er formentlig mange, der har haft samme problemer som Edgert Pedersen har med sin Nash 1929 - omtalt i Veteran Tidende nummer 256. Nemlig at der ikke er væske i kølertemperaturerets tynde metalrør længere, og at det derfor ikke virker. Det er tit noget med, at nogle vandaler i bilens forhistorie har klippet røret over.

Jeg iler med en løsning, som jeg har fået af gode bekendte, og som lyder rigtig fornuftig, selv om jeg endnu ikke har haft lejlighed til at prøve den.

For det første: Væsken i røret er æter, dvs. en meget letfordampelig kulbrinte. For det andet: Det

gør ikke noget, der er lidt luft tilbage i røret, det er nemlig trykket fra fordampningen af æteren, som får viseren til at flytte sig

Det man altså gør er, at man lodder røret fri oppe instrumentet. Det må kræve en sikker hånd og meget begrænset varme, plus nul åben ild! Man fylder derpå røret med æter, f.eks. ved hjælp af en injektionssprøjte. Nu anbringer man følerenden mest mulig koldt, f.eks. i is, og til sidst lodder man simpelthen røret fast til instrumentet igen. Slut.

Husk det med styret varme, ellers smelter man nemt alle lodninger indendøre i instrumentet, og så er man gået fra ringe til slemt.

Hvis man ikke føler sig sikker nok i lodningens kunst, skal man nok holde sig fra forsøget. I stedet vil

jeg så foreslå henvendelse til en instrumentmager. Termometeret kan sagtens repareres.

Rolf Ask Clausen

Tak til Rolf Ask Clausen for anvisningen. Også tak til Finn Ristoft Nygaard og Søren Kristensen, som har sendt materiale om temperaturmålere. Det vender vi tilbage til i næste nummer.

Anders Nielsen, Skive, spørger hvem der svejser støbejernstykke og motorblokke. Vi lader spørgsmålet gå videre til medlemmerne. Se i øvrigt artiklen om svejsning i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 55.

P.E. Hansen

## Lakrids og limousiner

Af Gorm Albrechtsen

### Stort udbud og muligheder for en god handel på jysk bilmesse.

Hvis der ikke lige er afsat plads i budgettet til en hvid Mercedes-Benz cabriolet fra 1952 til godt 750.000 kroner eller til en 2-sædet Jaguar XK 120 sportsvogn med kvitteringer i handskerummet for en skønhedskur på 700.000 kroner, var der heldigvis andre muligheder. For eksempel at trøstespise et par pund lakridser eller vende hjem med en nyindkøbt julemand i plastic. Udbuddet var stort på oktobers bilmes-

se i Fredericia, hvor besøgstallet på den 24. messe i rækken satte rekord.

Ifølge arrangørerne, veteranbilentusiasterne Peder Fuglsbjerg, Stenderup, og Peder Nielsen, Randers, kom der 11.000 gæster - i overvejende grad mænd. De kunne svælge i et stort udbud af flotte, skinnende biler og en del rustbunker



Ford A pick-up årgang 1931 med originale papirer.  
Pris kr. 19.800,-

på fire hjul. Det er svært at sige, hvad der trak mest, men der kom faktisk også solgt-skilt på nogle af dem i løbet af weekenden. Endnu flere kontakter fra messen resulterede sikkert i handel i de kommende dage. Det viser erfaringerne.

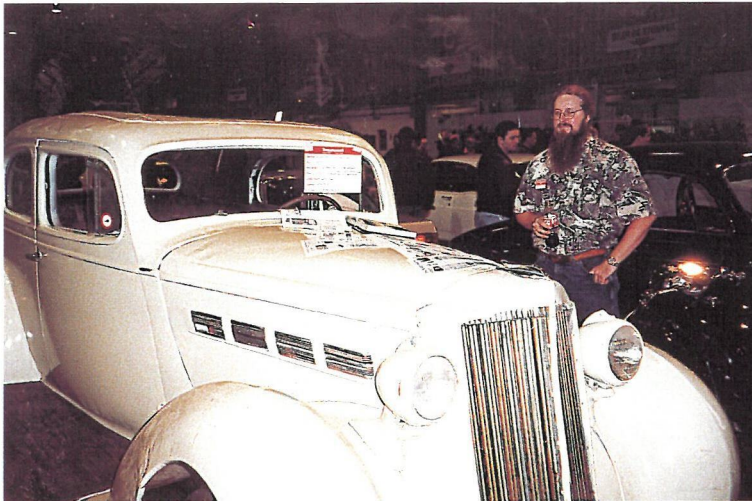
### En god handel

-Vi er tæt på en handel, sagde en nordjysk veteranbilmand begejstret. Han havde netop budt 100.000 kroner kontant for en stor, amerikansk veteranbil af det sjældne mærke Kissel. Sælgeren forlangte mindst 175.000 kroner for bilen fra 1927, så et stykke vej var der nu alligevel mellem parterne.

Bilmessens tyngde var et stort udbud af veteran- og liebhaverkøretøjer på to og fire hjul. Skal man som udgangspunkt tage priserne efter skiltningen, er der mange penge i veteranbiler og sjældne mærker. Noget andet er, hvad den faktiske handelspris er. At en åben VW Boble med farveladelak skulle kunne koste 80.000 kroner og en gængs engelsk motorcykel fra 30'erne løbe op i 35.000 kroner kontant, var nok for meget at tro på. Men der kunne gøres en god handel.

*Måske sku' man.. Specifikationer og pris på en flot Citroen BN 12 Touring fra 1926 studeres med interesse. Den franske kaiechebii har haft samme ejer i 27 år.*





Hvis man har god tid og lidt håndører til reservedele kan man få en sjælden bil på fode. Denne store amerikanske Packard 120 C D er fra 1937 - og det ses.

En smuk Triumph TR5 sportsvogn fra USA blev nedsat til 48.000 kr., og lægges der 30.000 kr. hos toldvæsenet, kunne man sikkert blive godt kørende for under 100.000 kr.

#### Priser på biler

Her er et par andre priseksemler fra bilmessen:

Plymouth PickUp 1932, nysynet, 89.900 kr., Ford A PickUp 1931, urestaureret 19.800 kr., Renault Dauphine 1958, 63.000 km, 34.800 kr., Chevrolet Corvette 1978 199.800 kr., Ford T 1926, ældre end bedstefar, 79.900 kr., Oldsmobile Cabrio 1949 199.900 kr., Triumph TR3 1957, 125.000 kr., M.G. A 1500 årgang 1959 125.000 kr., Volvo 444 fra 1954, nysynet, 47.000 kr., Citroën B 12 Touring 1926, samme ejer i 27 år, 99.000 kr., Packard 120 CD Touring Coupe 1937, stærkt urestaureret, 47.500 kr.

De første mange messer, som de to arrangører stod bag, var placeret i Herning, men var på evig kollisionskurs med de store Stumpemarkeder og valgte siden at gå enegang og har fået succes dermed.

Den amerikanske Kissel i forgrunden er en sværvægter fra 1927. Der blev forlangt over 175.000 kr. for bilen.

Øverst th. Sportsvogne ved man hvor man har: Ude i sommerlandet. Her er to af den fineste engelske slags. I forgrunden en Triumph TR3 fra 1957 og bag den en lige så klassisk M.G. A 1500 fra 1959, prissat til 125.000 kr. stykket.

Tidstypisk Chevrolet med burgerbakke og milkshake i vindueshøjde, akkurat som dengang.

Fra den ene yderlighed til den anden. I forgrunden en Chevrolet Corvette årgang 1978 til 199.800 kr. og bag den en Renault Dauphine årgang 1958 til 34.800 kr.



# Erhvervs- køretøjer





## "Rundnæsede" Volvo'er

Niels Hede Nielsen (1879-1943) etablerede sig i 1906 som cyklegrossist i Horsens, i 1910 som cykelfabrikant og i 1919 som iltfabrikant. Produktet fra Jydsk Iltfabrik, og i 1920 også fra Acetylenfabrikken, skulle transporteres til kunderne. Luftarterne vejede ikke meget, men emballagen, stålflaskerne, var tung. Så samtidig med iltfabrikkens idriftsættelse blev anskaffet et antal svære lastbiler af forskellig fabrikat.

I 1933-35 blev de gamle biler udskiftet med Volvo'er. Volvo var begyndt sin virksomhed i 1928, de første år med personbiler og lette lastbiler. I 1931 var man klar til produktion af sværere lastbiler. Denne første generation Volvo'er købte Jydsk Iltfabrik, og de kørte gennem 1930'erne, og under krigen med gasgenerator. Nogle af disse biler var udstyret med Hesselman motor, denne hybrid mellem benzin- og dieselmotoren blev tilbudt af Volvo fra 1933 til 1949. Først i 1947 var Volvos egen dieselmotor udviklet til kommerciel anvendelse.

Efter krigen var iltfabrikkens Volvo'er tjenlige til udskiftning, enkelte fik nogle aktive år hos andre ejere. Jeg erindrer en der fortsatte på Horsens-Odense godsruuten, en anden kørte for et byggematarielfirma.

Afløserne blev den „rundnæsede“, som blev fremstillet fra 1939 til 1954. Volvo benyttede LV for lastvogn plus en række tal for motortype, totalvægt etc., som var vanskelig at holde rede på, derfor populærnavnet. Iltfabrikens 18

rundnæsede Volvo'er er fotograferet i 1955 foran Hede Nielsen-koncernens hovedbygning. På venstre fløj en Ford V8 og en Fargo, der blev benyttet af cykelfabrikken og Herofon radiofabrikken. En enkelt Volvo var påkøbt sættevogn, den kørte for koncernens Skandinavisk Rørfabrik.

Blandt Volvo'erne var 5 dieseldrevne og 3 benzindrevne, de øvrige havde Hesselman motorer. Denne motortype blev i 1933 betegnet som en råoliemotor, men kunne også køre på benzin, sprit og petroleum (!). I hvert fald ifølge Christer Olssons bog om Volvo lastbiler gennem tres år.

Hesselman motoren var udstyret med magnetænding og almindelige tændrør, tillige havde den dieselpumper og indsprøjtningdyser. Ved start aktiverede man selvstarteren og satte samtidig de tre forreste dieselpumper ud af funktion, med en håndpumpe på instrumentbrættet gav man nogle doser benzin ind i indsugningmanifolden. Motoren startede på tre cylindre, måske gav man nogle ekstra pumpestød for at holde igang, derefter koblede man de tre forreste dieselpumper til. Under motorens drift var tændrørene i funktion, gnisten var nødvendig for at antænde dieselolien. Dieselolietanken havde den normale størrelse og placering. Benzintanken var monteret i motorrummet på brandpladen og rummede 3-5 liter benzin.

Magnet og dieselpumper var en sammenbygget enhed, der blev trukket af en aksel fra motorens forende over et tandhjulssæt, som

også drev knastakslen. Motorens kompression var højere end en benzinmotors, men lavere end en dieselmotors, derfor må der formodes at brændstoføkonomien ikke har været særlig gunstig.

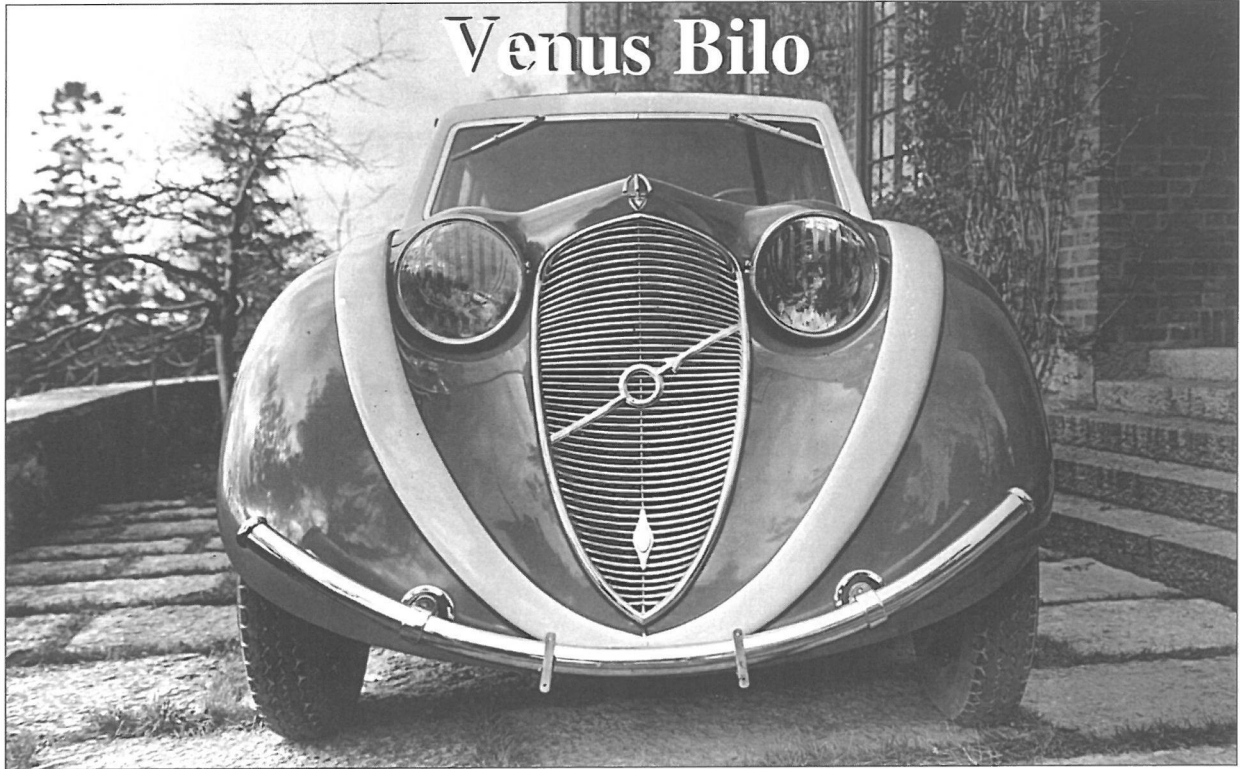
Siden 1920'erne havde Jydsk Iltfabrik eget automobilværksted, og mekanikerne havde en særlig indsigt i Hesselman motorene - måske også veneration for dem. Helt indtil midt i 1960'erne brugte man disse motorer, lang tid efter at dieselmotorer var blevet det foretrukne i større lastbiler.

De blå biler med den sorte front kørte i Jylland og på Fyn. Den længste tur var til Frederikshavn, den begyndte kl. 4 og sluttede kl. 19, med fyldte flasker på udturen og tomme på hjemturen. Bilerne lastede 4,5 tons svarende til 60 flasker. De lange ture om vinteren var en barsk sag, der var ikke megen komfort, varme i førerhusene fik man først i 1957.

Hede Nielsen begyndte at nummerere sine biler i 1919, i 1955 var man nået til nummer 74. Da man nåede nummer 99 begyndte man forfra med nummer 1. Nummeret var påmalet dørene med stor skrift. På førerhusets bagkant stod JYDSK ILTFABRIK.

Først i 1960'erne begyndte udrangeringen af de rundnæsede - efterfølgerne var også Volvo, men nu iblandet Ford Thames Trader, engelsk Dodge, Bedford og Mercedes.

P. E. Hansen



Den svenske motorpresse fandt for et års tid siden historien frem om Venus Bilo, en strømlinjet Volvo som blev fremstillet i et eneste eksemplar og præsenteret i 1933. Det begyndte med at Volvos firmablad „Ratten“ bragte en lille artikel af Per-Åke Fröberg med titlen „Venus Bilo - en gudomlig Volvo“. Artiklen sluttede med den oplysning at det sidste spor af vognen førte til København i begyndelsen af 1950'erne.

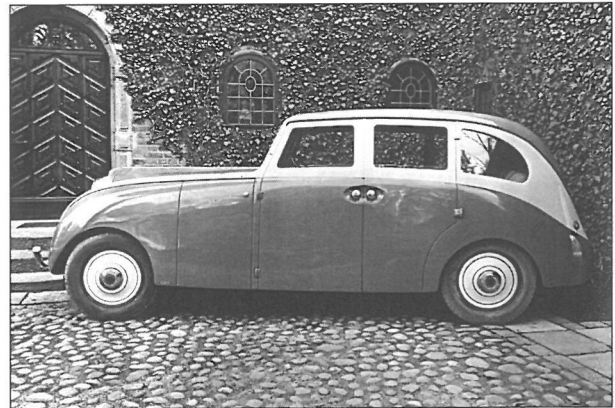
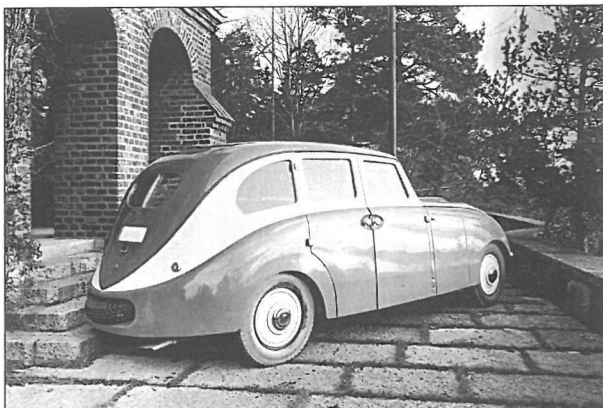
Allerede i næste nummer af „Ratten“ kunne Fröberg fortælle, at artiklen havde affødt en dansk reaktion med bekræftelse af at Venus Bilo endte i Danmark. Den kom fra Jørgen Leth Lauritzen, hvis far havde ført vognen til Dan-

mark. Men mere om det senere. Sagen blev efter indgående efterforskning fulgt op af Jan Ströman, redaktør af vor svenske søsterklub Automobilhistoriska Klubbens medlemsblad „Autohistorica“, med en stor artikel.

Og da som sagt Venus Bilo endte sine dage i Danmark bad vi om lov til at låne billedmaterialet, for med grundlag i de svenske artikler at delagtiggøre DVK's medlemmer i historien - med det lille håb at et af dem kan sætte beretningens allersidste punktum.

Det begyndte i 1932, da ingeniør Gustaf L-M Ericsson indfandt sig hos den berømte karrosseribygger Nordbergs Vagnfabrik i Stockholm. Gustaf L-M Ericsson var

ældste søn af Lars Magnus Ericsson, grundlæggeren af den bekendte svenske telefonfabrik L.M. Ericsson. Han bragte Nordberg i Tegnérgatan tegningerne til en strømlinjet bil og en træmodel af den. Gustaf L-M Ericsson var en af Sveriges bilpionerer og havde tidligere fået bygget usædvanlige specialkarrosserier hos Nordberg efter egne tegninger - i 1912 på et Minerva chassis, i 1923 Voisin. Ericsson var blevet grebet af tidens interesse for aerodynamikken, han udtalte til et blad at alle biler indtil da havde „lugtet af hest“ - det skulle forstås sådan at deres udseende ikke havde fjernet sig meget fra hestevognens, understreget af de fritstående lygter





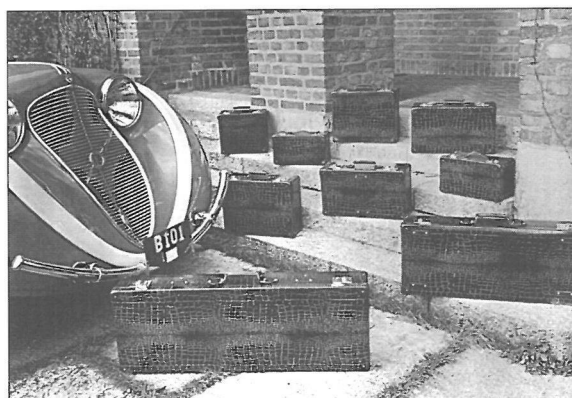
og en bagagekuffert spændt fast bagpå. Han påpegede at en stor del af bilernes grundflade var optaget af skærme og trinbrætter, på bekostning af førers og passagerers bekvemmelighed.

Ericsson var selv knyttet til den svenske kongelige automobillklub som vejekspert, og under udformningen af sine tegninger til den strømlinjede bil rådførte Ericsson sig ikke kun med eksperter fra bilbranchen, men også indenfor flyvemaskinekonstruktion og med arkitekter og billedkunstnere. Han fremstillede en model i modeller voks, og den blev omgjort i en skalamodel i træ, på hvilken der blev gjort forsøg med forskellige bemalinger. Farvevalg og -fordeling kunne fremhæve eller afsvække fordelelementer.

Endelig blev der lavet arbejdstegninger i fuld størrelse. Forarbejderne tog et halvt år, inden Nordbergs dygtige håndværkere satte igang med at opbygge vognen på et standard Volvo PV 653 chassis. Officielt var Volvo ganske uinteresseret i den futuristiske bil, men det er siden kommet frem at Volvo bidrog økonomisk til udviklingen.

Sidst på efteråret 1933 var bilen efter fem måneders arbejde hos Nordberg færdig, og dag- og fagpresse blev indbudt til en præsentation af bilen 20. november 1933 på Gustaf L-M Ericssons ejendom, den borglignende villa Roskull ved Högberga på Lidingö. Pressens repræsentanter blev bispist og ikke mindst beskænket, mens de blev holdt i spænding i lang tid. Endelig begyndte Ericsson at oplæse en afhandling om bilkarrosseriets udvikling, men brød pludselig af og fortsatte med et hyldestdigt til dynastiet Nordberg. Stadig ingen bil. Nu var der besøg i vinkælderen og prøvesmagning - og endelig blev gæsterne ført ud på terrassen, hvor vognen stod, dækket af et klæde. Det blev trukket af den og stor forundring bredte sig. Nogle var mundlamme, andre grinede højt. De modigste blev tilbudt en prøvetur med Nordberg Junior ved rattet af Venus (fra) Bilo.

Nogle dage efter blev Venus Bilo kørt til Volvos hovedforhandler for Stockholms-området, Ernst Grauer, i hvis lokaler den var udstillet nogle uger. I decembernummeret 1933 af „Ratten“ var der omtale af vognen, og det blev antydnet af efter Volvos mening havde vognen ikke just Venusmål, var snarere en klumpedumpe. Volvo fandt da heller ikke anledning til at sætte modellen i produktion, men frembragte selv et par år senere den lettere strømlinjede model PV 36 Carioca, der nærmest var i slægt med Hupmobiles forsøg med moderne karrosseridesign. Men stadig fuldstændig konventionelt opbygget med chassis.

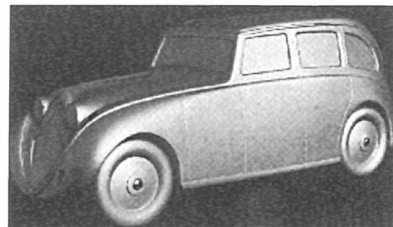


Venus Bilo havde dog vakt en vis opsigt, i USA blev den således omtalt i samme nummer af tidskriftet „Motor“ som Chrysler Airflow. Ericsson samlede selv udklip og billeder i et omslag, som han overdrog Tekniska Museet i Stockholm. Derfra stammer de „fabrikfotos“, vi har fået lov at bruge.

Selvfølgelig havde Ericsson haft sine forbilleder. Tænkeligt for eksempel en Maybach med Spohn karrosseri, der blev vist på udstillingen i Berlin i 1932. Eller Pierce Arrow "Silver Arrow" - derimod ikke Chrysler og DeSoto Air-

gjorde hos de store mærker flere år senere og bagagen var kommet indenbords. Ericsson har næppe gjort sig tanker om økonomi og omkostninger, til bagagerumme bagtil og i venstre forskærm var fremstillet ni specialbyggede kufferter af krokodilleskind! Og det var trods alt så som så med det praktiske, der var fx ingen adgang udefra til bageste bagagerum. I højre forskærm var skjult det ene reservehjul, det andet lå indfældet i vognens bagende og tjente som bageste kofanger.

Karrosseriet var i hver side opdelt i fem hver for sig aftagelige seg-



Ericsson gav i 1946 Tekniska Museet sin træmodel og den er stadig i museets varetægt.

de kan nemlig forske i bevarede gamle indregistreringspapirer, og Jan Ströman har fundet ud af at Venus Bilo blev synet 9. november 1933 og to dage senere indregistreret til Ericsson. Men han forekommer ikke at have været interesseret i at køre i den. Måske har den været for sløv i det, med sine kun 65 hk til at slæbe over to tons. I hvert fald bliver Venus Bilo omregistreret 15. maj 1934 - til Aktiebolaget Volvo, Göteborg. Men mindre end fem måneder efter får vognen igen ny ejer, nemlig Nils Westerberg i Kalmar, og dermed opstår allerede kontakten til den senere danske ejer. Westerberg beholder vognen i 14 år.

De nævnte godt to tons var 300 kilo mere end standardmodellen på samme chassis, så den brændstofbesparelse, aerodynamikken skulle have givet, er gået fløjt på den konto. I Westerbergs tid blev motoren udskiftet med en magen til, Jan Ströman undrer sig over at man ikke har benyttet sig af at Volvo da havde lanceret en



Det eneste kendte fotografi fra Westerbergs tid er fra en udflugt sidst i trediverne i Småland. Westerberg er nr. 2 fra venstre, fru Westerberg i den hvide kjole og fru Leth Lauritzen længst til højre. Bilen har stadig originallakering.

flow, som Ericsson ikke kan have kendt til, og som også har et helt andet linjeforløb. Sammenlign forøvrigt også med den danske byggede Buick Special som man kunne læse om i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 78/1984 - dog en helt anden opfattelse af moderne strømlinje.

Der var en del selvstændig tænkning i Ericssons projekt, omend også megen mangel på konsekvens. Pladsen var udnyttet så der kunne sidde tre personer ved siden af hinanden både for og bag, sæderne kunne omdannes til liggepladser. Motoren var rykket frem i rammen som man først

menter. Den oprindelige farve var mellembå og bleggul. Svenske automobilhistorikere er betydeligt bedre stillet end danske,



I påsken 1950 besøgte familien Leth Lauritzen bekendte i Norrköping. Det er Erik Leth Lauritzen ved rattet, fru Ellen lige foran ham og sønnen Jørgen stående. Bemærk trådhjulene.



*Venus Bilo fotograferet i Dyrehaven, formentlig i begyndelsen af 1950'erne. Nu lysegrøn og med bagkofanger, pyntelister og et Volvo-mærke.*

10 hk stærkere, topventilet lastbil-motor, som blandt andet fandt anvendelse i en anden specialkarrosseret Volvo personbil.

Nils Westerberg var disponent i et trælastfirma og Erik Leth Lauritzen siden 1930'erne dets danske repræsentant. Sønnen Jørgen Leth Lauritzen fortæller at hans far på grund af manglen på biler efter besættelsen fik overladt vognen, den kørte i begyndelsen på de svenske nummerplader og blev først indregistreret på danske i 1948, da myndighederne fattede interesse for sagen. Leth Lauritzen brugte vognen til rejser blandt andet i Norge og Sverige, og Jan Ströman husker at have set den i Stockholm i eftersommeren 1947. Den var da ensfarvet mørkeblå og egerhjulenes dækplader var forsvundet.

Som nybagt indehaver af førerbevis var Jørgen Leth Lauritzen på grund af Volvo'ens for ham uvanter friløb tæt ved at havarere med den, da den tog magten fra ham på vej ned ad Hallandsåsen - ellers fungerede „Hvalkogeriet“, som den kaldtes, udmærket i den tid, familien Leth Lauritzen brugte den.

På et tidspunkt blev den lysegrøn og fik en bagkofanger og nogle pyntelister monteret, den fik også en mere konventionel forkofanger. Tilsammen kørte Leth Lauritzen Volvo'en det meste af en halv snes år. Sønnen Jørgen oplyser at da bilen efterhånden var slidt op og ingen værdi havde ved indbytning havde faderen planer om at tilbyde Volvo den, men ved ikke om han fik forsøgt det.

Enden blev at Venus Bilo i midten af halvtredserne blev solgt til

en ophugger i Knabstrup på Vestsjælland. Sidste gang, Jørgen Leth Lauritzen mente at møde familiens gamle bil, kom den kørende med huggeren ved rattet, og da Leth Lauritzen vendte sig om for at se efter den, opdagede han at den var blevet skåret over og forsynet med lad! Det var i hvert fald sådan Leth Lauritzen Junior opfattede oplevelsen og huskede den i flere årtier. Men så skete der noget! Da historien om Venus Bilo dukkede op igen, fik Jørgen Leth radioprogrammet „Har De noget De mangler“ til at udsende en efterlysning. Og telefonen kimedede. En af dem der ringede var tømrermester Hans Carlo Larsen i Holbæk. Han havde som lærling haft vognen og den var absolut ikke skåret over. Larsen boede da i Sandby ved Svinninge, han havde knap nok erhvervet sit kørekort til bil, og egentlig ville han have haft en motorcykel, men det forhindrede hans mor. Larsen købte vognen af en slagtersvend ved navn Ivar i nabobyen Gislinge. Det har været i 1954 og et fotografi fra maj det år dokumenterer det. Da havde han fået den lysegrønne bil malet cremefarvet. Larsen kørte dog ikke med den året ud, men solgte den videre til en jord- og betonarbejder i Stigs Bjergby - på månedlige afdrag. Og Hans Carlo Larsen fik så den eftertragtede motorcykel. Volvo'en blev den følgende tid brugt til at køre et sjak jord- og betonarbejdere frem og tilbage til Køben-

havn, men bagtøjet blev smadret og så tabte jord- og betonarbejderen tilskyndelsen til at fortsætte med afdragene. Det sluttede med at den sidste del af betalingen faldt i form af en høvlebænk, en lægteshammer og nogle æsker søm. Der ender så sporet.

Hvad Jørgen Leth Lauritzen i sin tid så i forbifarten har muligvis været en Airflow, der fandtes nemlig netop sådan en som en blomstergartner havde fået lavet om til varevogn. Betonarbejderne er det ikke lykkedes at få kontakt med, så nu er det at det kunne være morsomt om en eller flere af Veteran Tidendes læsere var i stand til at bidrage med historiens allersidste linjer. Lad høre!

Til slut tak til vore svenske kolleger og til Jørgen Leth Lauritzen for at vi måtte formidle historien om Volvo Venus Bilo til DVK's medlemmer. Og vi skylder at gentage at de svenske fotografier af Venus Bilo som den først blev præsenteret venligst er udlånt af Tekniska Museet i Stockholm og for de øvrige billeder takker vi Lena Wellander, Jørgen Leth Lauritzen og Hans Carlo Larsen.

EMIL



*Hans Carlo Larsen som den stolte ejer i maj 1954.*

## Retromobile - udstilling Paris 10.2 - 15.2.98



Traditionen tro arrangerer jeg bustur til denne flotte bil- & mc udstilling i byernes by Paris.

- Program** afg. Tirsdag d. 10.2.98 Århus  
ank. Onsdag xxx-hotel, Paris
- afg. Paris lørdag 14.2.98 kl. 19.00  
ankomst Århus søndag ca 12.30
- Pris** kr. 1299,- der indbefatter Paris tur/retur i sovebus, 3 hotelovernatninger med morgenbuffet, morgenmad søndag, entré og 1 - 2 udflugter.
- Bussen er en næsten ny HD'er med alle faciliteter inkl. sovesæder.
- Tilmelding** snarest tilrådes ( p.t. er der 12 tilmeldte ).  
Da turen i forhold til tidligere er udvidet med 1 døgn, vil der ved nok tilmelding til tur med 2 overnatninger blive arrangeret en sådan. **Pris 999,-.**
- Skriftlig, bindende tilmelding med navn, adresse og tlf.nr på alle, der ønskes tilmeldt.  
Husk at angive, hvor du foretrækker at sidde - jeg vil for så vidt forsøge at respektere dette.  
Husk at angive om du er ryger eller ikke-ryger. Rygere vil blive grupperet bag i bussen.
- Påstigning**
- |       |                             |
|-------|-----------------------------|
| 18.00 | Harald Jensens Plads, Århus |
| 18.50 | D.T.C., Vejle               |
| 19.20 | Kolding Banegård            |
| 20.20 | E 4 Grænseovergang          |
- Der vil for mindre gruppe blive arrangeret fællesspisning om aftenen.  
Primo februar vil deltagerne modtage nærmere oplysninger.

**Tilmelding og forespørgsler**  
**Kristen Korsgaard**  
Auningvej 89  
8961 Allingåbro

Tlf/faxfax 86 48 69 68

**Biler sælges:**

**Opel Kadett A Coupé 1964**, nysynet, chamonixhvid, hvidside-dæk, m.m. Pris kun 28.500 kr. kontant.

Thorleif Tofte-Hansen,  
tlf. 53796119 (17.30-19.00).

**Volvo 142 1969**. Middelhavsblå, 173.000 km., 2 ejere, komplet servicebog, sorte plader, ikke ryger, utrolig velholdt. Skal ikke synes.

Pris kr. 27.500,-  
Ole Callesen 74561611

**Citroën J.B. I.C. AMI 8 årg. 1974**. Hvid, originalt indtræk, kørt 84.000 km renoveret for 29.000 kr., synet 24.4.97. Sort/hvide plader.

Henv. tlf. 53730011,  
privat 55720109.

**Sunbeam Alpine cab.** i rimelig god stand sælges eller byttes med anden ældre veteranbil.

Erik Kjær, tlf. 86241015.

**Hubmobile Coupé 1927** 6 cyl. Pæn ældre restaurering med lav km. tal. Som kører fabelagtig godt. Kr. 95.000.

**Chevrolet 1929** 6 cyl. 2 dr. Bilen er urest., men utrolig pæn og velholdt. Alt er originalt kr. 45.000.

Hans Peter Nielsen,  
tlf. 53678093,  
fax. 45-53678693.

**M.G. A 1600 årg. 1960**. Toprestaureret, men med originalt læder. 72 eger trådhjul. Old english white, rødt interiør.

Pris 168.000 kr.  
Gert Jørgensen, tlf. 74423439.

**Fiat 126, 1974**, 42.000 km. fra ny velh. trænger til lak, nysynet v. salg kr. 18.000.

Asbjørn Funder, tlf. 47777774.

**Renault 8 S årg 1970**. Komplet og orig. stand m. rust sædvanlige steder. Sælges med 4 ekstra skærme. Pris kr. 4.800

Kr. Korsgaard, tlf./fax  
86486968.

**Opel Admiral A-model 2,6**. En del rust, masser af plade reservedele, skal væk p.gr.a. plads-

mangel. Kan afhentes for et symbolsk beløb.

Kjeld Pedersen, tlf. 53661336.

**Morris 8E 1946**, u.r. Kr. 6.000.

**Morris Minor 1953**, u.r. kr. 6.000.

**Austin 1800 1967**, u.r. kr. 1.000.  
Frede Boesenbæk, tlf. 75735960.

**Ford Anglia de Luxe 1963**. Hvid. 40.000 km. Nysynet, ring og giv et bud.

F. Nielsen, tlf. 43969345.

**Porsche 911 T. Targa 1972**. Rød med nyt sort læderinteriør. Afgift kr. 75.000. Pris kr. 55.000.

Kim Tjelum,  
tlf. 38116630/20703099.

**M.G. B 1975** U-A- Delvist adskilt. Kr. 18.000. Også mange nye dele sælges separat for kr. 14.000.  
Flemming Bo Nielsen, tlf. arbej-  
de 33920226, privat 31671105.

**Volkswagen 113 de Luxe 1958**, rød, kører dagligt. Sort/hvide nr. plader. Højeste bud over kr. 8.000.  
Therkildsen, tlf. 40145059.

**Triumph TR 4, 1962**. Absolut topstand, total renoveret, ingen rust, rød, nys. Kr. 135.000.  
Morten Petersen, tlf. 86212977.

**DKW 250 årg 53-54 & 55** adskilte, men komplette m. papirer samt masser af reservedele, alt hvad jeg har til DKW sælges samlet for kr. 15.000.

P.A. Christensen,  
tlf./fax. 62651808.

**Triumph TR 3A 1959**. Restaurering påbegyndt. Ramme i perfekt stand sandblæst og malet. Motor 2138 cc komplet. Gearkasse original (usynkroniseret) Sneke/rulle eller tandstangstyring. Karros med stål/glasfiber dele ca. 90% komplet. Mekanisk ca. 95%. Birth Certificate. Delvis samlet kr. 37.000.

Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

**Morris 8 Saloon, 2 dørs 1936**. Under restaurering.  
Henv. tlf. 53634995.

**Morris Mascot MK II 1000 cm<sup>3</sup>** Super. Den blev registreret første-

gang 14/5 1968, men er lige blevet synet her d. 26.6.1997. Selvom det er en gammel bil har den kørt næsten hver dag i hele sit liv. Fast pris kr. 30.000.  
Henv. tlf. 46789172, efter 17.00.

**Morris Minor Traveller (bindingsværk) 1965**. Al rust lavet, mangler lakering, nyt træværk og mange ekstra dele. Tre motorer og to gearkasser medfølger. Sælges grundet tid- og pladmangel. Pris kr. 22.000.

Lars Børge Andersen, tlf.  
44974847 eller 40721812.  
Fax. 44772718.

**Ford Taunus 1,6 årg. 1976/1977**, kørt 130.000 km.

A. Grant,  
tlf. 53633067 efter kl. 17.00.

**Morris Minor, årg. 1954**. Lille bagrude og sprods i forruden, skal synes. Kr. 7.500.

Bo Vorre, tlf. 75836494.

**Morris Cowley**. Sjælden og bevaringsværdig, årg. 1956, 4-dørs, mange ekstra dele, pris kr. 6.000.

**Austin 1100 de Luxe årg. 1971**. Blå, komplet. Pris kr. 1.000.

**Opel A-model, årg. 1964**. Hvid, komplet, men rusten, kr. 1.000.  
Per Rønnow,  
tlf. 86276299/40296679.

**Morris 1000**, velholdt og med en del reservedele sælges for kr. 19.500.

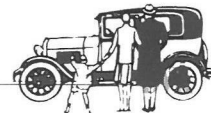
Jørgen Larsen, tlf. 53688810.

**Austin A55 Cambridge 1957**. 4 dørs Saloon. Sort m. rødt læder. Indregistreret. God stand.  
Søren Damgaard Jensen,  
tlf. 97324705.

**Vauxhall Ventora 3,3 1968**. Sort vinyltag/ ny søvlakering. Nye sliddele, klar til mange km. endnu. Fin stand, ingen rust, leveres Tectyl-behandlet og synet. Kr. 35.000.

H.H. Mors, tlf. 32586283.

**Opel 1,0 Laubfrosch 1925**. 1 dørs Touring med kaleche.  
Opel 1,9 GT 1972, blåmetal.  
V. Holm Jensen,  
tlf. 63116301.



**Lancia Flaminia GT sport Touring superlet (Superleggera) 1961**, 2 pers. Kører rigtig godt, rigtig smuk bil. Ib Thrusholm, tlf. 39271022/40831022.

**Opel Kaptajn 2,6 årgang 1960**. Meget velholdt. Motor kørt 15.000 km. med anhængertræk, lavet rust fra a til z med nye forskærme. Skal synes.

**Ford 20M. V6 Turnier P7 (st.car). 1971** med servostyring. Blanke lister på sider og skærmanter, anhængertræk. Motor kørt 25.000 km. Meget velholdt. Skal synes. Christian Ravnborg, tlf. 47720117.

**Mercedes 230 SL, 1966 "Pagode"**. Nyrenoveret fra a-z, sort med sort læderkabine, aut. gear, servo, hard-top, stereo, alarm, meget flot eksemplar, garagebil. Pris kr. 275.000. Henv. tlf. 40191009.

**DKW F8 årg. 1939**. Restaureringsværdi vogn. Har henstået urestaureret i garage i mange år. Sælges for højeste bud. Henv. tlf. 43430070 efter kl. 18.00.

**M.G. VA Touring 1938**. Kørende til indreg., mangler måtter og andre småting. Pris kr. 155.000. Mogens Berg, tlf. 65314568.

**Fiat 500 C Topolino** Cabrio-Coach-54 restaureret, helt komplet og i ret god stand. Henv. tlf. aften 31542901.

#### **Biler købes**

Nysynet **Opel Kadett B** købes. Peter W. Olsen, tlf. 33246776.

**BMW 600** sedan købes, tilstand underordnet (evt. kun chassis/undervogn excl. motor) årg. 1958-60. K.E. Poulsen, tlf. 46364726.

**Maserati Mexico** komplet/skal kunne køre.

**Fiat 500** uanset stand. Asbjørn Funder, tlf. 47777774.

#### **Dele til biler sælges**

Motor til **Ford A**. Ser ud til at

være renoveret og kørt meget lidt siden. Kr. 3.000.

Hans Peter Nielsen, tlf. 53678093, fax. 45-53678693.

Til **Opel Kadett A**: døre, klapper, ruder, motorer, gearkasser og masser af andre ting, nye og brugte, fra kr. 50,-.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 53796119 (17.30-19.00).

**M.G.B** - reservedele, motor, gearkasse, døre, bagtøj, forklap, tremmevinduer, tank, bagklap, forbro, etc.

Flemming Nielsen, tlf. arbejde 33920226, privat 31671105.

**Opel 2,6** motor kørt få km til **Kaptajn, Blitz** eller **Admiral**, plus mange reservedele til **Admiral A**. Kjeld Pedersen, tlf. 53661336.

**Afviservinger**: sælges-byttes-renoveres 6-12 volt. **Chevrolet 1929-1934** pakninger sælges. Ivan Bruun, tlf. 53604849.

**Erskine Six 4 dørs sedan 1928**. Motor, for- og bagtøj, 4 stk. egerhjul, højre fordør komplet.

**Fiat 500 Topolino**: div. mekaniske dele.

**Ford V8**. Ventiler og hovedlejer. 1 stk. venstre for- og bagdør komplet.

Jan Olander, tlf. 44986969.

Hornkrans til **Buick 1937**. Ur til **Buick 1937**. **Opel Rekord** Erik Kjær, tlf. 86241015.

**Trabant**. Mange nye/brugte/renoverede dele. Karrosseri i perfekt stand + motor, indtræk/sæder. El og bremsedele. Bjarne Schmidt, tlf. 42950440.

2 fabriksnye Cibie paraboler til **Citroën ID 19 ca. 1965**. P.A. Christensen, tlf./Fax. 62651808.

**Ford Escort Mark 2**. Motor 1,3 kørt 70.000 km. Macpherson fjederben komplet. Varmeapparat komplet. Gearkasse. Dæk på fælge. Kardan. Motor klap.

**Ford 20M. P.7** - H. kofanger halvdel ny. Hjulcapsler nye.

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

Christian Ravnborg, tlf. 47720117.

Til **Triumph TR**: gearkasse 4 trin synkron.hovedrep. med nye lejer og synkromesh (for kr. 3.500) sælges kr. 6.000.

Til **Triumph TR 7 / Dolomite**. Motor 2.000 cc - 16 valve - OHC - ca. 130 hk hovedrep. m. ny krumtap, knastaksel, stempler, lejer, vandpumpe etc. for 9.600 kr. Dele afvejet, porte og ventiler bearbejdet. Motor komplet med svinghjul, ind- & udstødningsmanifolde, strømfordeler og vandpumpe. Sælges kr. 11.000.

Til **Rover P6 2000-2200-(3500)**. Gearkasse mod. 2200 - kørt 28.000 km: kr. 2.500,-. Instrumentbræt med runde instrumenter: kr. 800,-.

Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

**Ford Mercury, Thunderbird** motor med aut.gear årg. 1955. 292 cui 198 hk V8 renoveringsobjekt men komplet kr. 5.000,-. Bagtøj til 55 Ford/Merc. kr. 500,-

Ford/Mercury 1955: servostyring 1.000 kr. Powerbrakes 500 kr. Man gearkasse med elektrisk overdrive 1.500 kr. Forrhude 400 kr. Bagrude 400 kr.

Ford 1955 N.O.S. dele Ventshades 4dr 2.000 kr. Back-up lamp switch 200 kr. Plenum ventil 450 kr. også dele til 64 Comet. Bjørn Nielsen, tlf. 75563703.

#### **Dele til biler købes**

Til færdiggørelse af **Mercedes Benz 108-250 SE 1966** savner jeg formstøbte bundmåtter - komplet gulvtæppe m. bagrudehylde i mørk blå. Ove Mejslø, tlf. 48188912.

Komplet forsæde til **Morris Oxford årg. 1952**. Polstringstilstand uvæsentlig. Jakobsen, tlf. 86554248.

Bremsekalibre til **Jaguar E serie 2**. Forkromede fælge. Flemming Nielsen, tlf. arbejde 33920226, privat 31671105.

**Dodge 170 Dart 1964** skal renoveres og dertil efterlyses 2 stk. forskærme.



Pris og evt. tilbud i billet mrk. 2770 Kastrop. Amg.

Til **Buick Skylark 1964** (300 cui, hardtop) købes forbindelsesstang til styretøjjet (center link) ny eller renoveret, eller: er der nogen, der kan renovere en sådan?

Mogens Camre, p.t. Bruxelles, svar til: Jørgen Larsen, tlf. 86431400.

#### MC'er sælges

**Heinkel cabinescooter**, alt pladearbejde lavet, kr. 5.500. Børge Kaa, tlf. 48706610

**Nimbus Special 1939**. Gennemrestaureret over en årrække med alle forbedringerne som anbefales og med sologear. Original og i fin stand samt nysynet. Elfenbensgult som originalt og med passagersæde. Sælges grundet pladsmangel. Pris kr. 52.000. Lars Børge Andersen, tlf. 40721812/44974847.

#### Dele til MC sælges

Ladsidevogn **Nimbus** Cykelbørseren, Horsens. Standard L 200. Usædvanlig pæn stand. Sælges for 800 kr. afh. Dinesen, tlf. 53561030/53561250/40139495.

#### Dele til MC købes

**BSA A10-A7 500-650 cc 47-62** alle dele købes specielt savnes bagkædeskærm + værktøjskasse til A-10 Plunger 53. Ove Træger, tlf. 74416200 efter 16.00.

S.O.S. pakdåse fra krumtap, lejepander for plejlstænger og krumtap til **Ford-Kølnermotor** eller hel Kølnermotor købes Børge Kaa, tlf. 48706610

#### Automobilia sælges

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

**DVK** materiale: Meddelelser til medlemmerne: efterår 1961, februar 1962 og sommer 1962. **Bilhistorisk Tidsskrift** og Veteran Tidende - mange numre. Bøger og blade: Triangel Jubilæumsbog -1943;

Ry Andersen: Danske biler og motorcykler 1900-1920 samt Autoalbum; Hans Liska, bøger med tegninger af **Mercedes** historie 1953 + 1955; Rolls-Royce - The Magic of a name 1949 ; **Rolls-Royce** Enthusiasts Club; bulletiner og annoncer 1988-1994; Hundrede års danske bilkonstruktioner; Motorårbogen 1930; KDAK Årbog 1919; Københavns Automekaniker laug - gennem 25 år, 1945; Automobilejernes bog (nummerbøger) 1919 + 1926; Clausson-Kaas: På eventyr med bussen gennem Europa (Triangel); Danmarks Brandvæsner; Nimbus-Gunnar Hansen: Jordan rundt på 3 hjul, 50 år gik...Fisker og Nielsens jubilæumsbog.

Gerne bytte med dele til gamle PH lamper.

Preben Buchhave tlf. 86437553/40706244.

Mange indbundne årgange af **Motor**, pris kr. 50,- pr. årg. P.A. Christensen, tlf./fax. 62651808.

**Instruktionsbøger** sælges: Simca Aronde 1961 • DKW 600 og 700 cm<sup>3</sup> Frontwagen • DWK 4 Zyl-motor Personenwagen • Bedford 1936, engelsk • Chevrolet uden årgang (ca. 1946-50) • Chevrolet model CA-CB • Essex Super Six 1929 • Ford Taunus 15 M • Ford Y • Porsche type 356 • Reo Speed Wagon • Diesella knallert • Reserveredelskatalog for BMW type 326.

P.E. Hansen, tlf. 75647190, fax. 75647109

#### Automobilia købes

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

Preben Buchhave, tlf. 86437553/40706244.

#### 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.

**Opbevaring:** garageplads med gode tilkørselsforhold centralt beliggende Lykkevalg 18 i Korinth tilbydes til veteranbiler/hverdagsbiler.

Langtidsopbevaring i tør og aflåst garage, hvor der er dagligt opsyn, pris kr. 1.000 pr. 12 mdr. Korttidsopbevaring pris kr. 100,- pr. mdr.

Poul Arne Christensen, tlf./Fax/ 62651808, bil 40272930.

Restlager af **Bosch** og **Champion tændrør** - ialt 175 stk. samt ca. 200 **sikringer** - alt i originale pakn., samlet kr. 600,-. Ove Mejslov, tlf. 48188912.

#### Diverse sælges

Grøndalsvænget skole i København har følgende effekter, som de ønsker at sælge for højeste bud.

Adler 125 cm<sup>3</sup> motorcykel.  
Fiat 600 næsten komplet.  
Ford Anglia motor uden top.  
Ford Popular 2 stk. motorer.  
Ford Taunus motor.  
JAWA knallert.  
Mobylette knallerter 2 stk.  
NSU Prima scooter.  
Puch 2 gear motor opstillet i prøvestand.

Renault R4 motor komplet, har aldrig kørt.

Vespa scooter. Victoria motorcykel.

Gammel Villiersmotor.

2 stk. VW model M1 6/12 volt  
En kasse med et væld af pakninger til div. knallerter.

En samling af knallert reservedele.

Et gammelt motorcykelbaghjul med håndbremse og dæk.

Henvendelse til Finn Jørgensen  
Tlf. 38 34 93 50 - fax 31 86 60 31

## Nogle medlemmer af DVK betaler for meget for deres forsikringer

Er du forsikret i et andet selskab end RUNA FORSIKRING?  
Så betaler du sandsynligvis en del mere, end det koster  
for tilsvarende forsikringer i RUNA.

RUNA's præmier har altid været blandt Danmarks billigste samtidig med,  
at kvaliteten er i top.

### Det er der flere grunde til:

- ◆ RUNA FORSIKRING er et kollegialt selskab, der bl.a. tilbyder DVK'ere  
samt deres familier gode private forsikringer.
- ◆ RUNA's administration er enkel og effektiv.  
Det betyder lave administrationsomkostninger.
- ◆ RUNA forsikrer medlemmer, der ved, at der er fornuft i vedligeholdelse  
og beskyttelse af deres ejendele.

Selvom præmierne er lave, får du kvalitet for pengene. Hos RUNA lægger vi stor  
vægt på, at forsikringerne dækker netop de behov, medlemmerne har.

Hører du til dem, der endnu ikke kender RUNA? Så spørg et andet medlem  
af DVK og du vil høre om et kvalitetsselskab med lave præmier og fin  
skadebehandling.

Ud over private forsikringer kan dine veterankøretøjer naturligvis også forsikres  
i RUNA.

Vil du høre nærmere om betingelserne og præmierne for veteranforsikringer og  
øvrige private forsikringer, så kontakt Dansk Veteranbil Klub.

RUNA FORSIKRING A/S, Farvergade 17, 1463 København K. Tlf. 33 32 22 00



Veteran  
forsikrings-  
klubben

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20

Postbox 33

2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 Fax 49 14 11 14

### Svarkupon

- Ja, jeg vil gerne høre mere om billige veteranforsikringer.
- Ja, jeg vil gerne have yderligere oplysninger om private  
forsikringer.

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Svarkupon sendes i lukket kuvert til DVK.

Tænk du på  
at købe bus - eller sælge?  
Få udarbejdet  
tilstandsrapport  
og få tegnet  
ejerskifteforsikring  
hos RUNA.  
Ring på telefon:  
33 32 22 00