

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



46. årgang - Oktober 2002 - VT nummer 316



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå</p> <p>Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Administrator: Dorthe Thies Telefontid kl. 10-13 e-mail: dvk@vip.cybercity.dk www.veteranbil.dk</p>	<p>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Modesteder og mødestedsansvarlige</p> <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Claus Neble, 2253 5550 Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg</p> <p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Preben Boisen, 57525040 samme adresse som mødestedet</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205 Nygade 3, 4672 Klippinge</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: John Jørgensen, 66181212 Firkloervej 6, 5270 Odense N</p>	<p>Veteran Tidende</p> <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4800</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> <p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Bestyrelsen</p> <p>Formand: (Medlemspleje, vedtægter, kontakt til VFK, DTM & VT) Peter Lovstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårslev 7080 Børkop, 75 86 95 10 67mustang@vip.cybercity.dk</p> <p>Næstformand: (Bibliotek, PR, Registre & Sektioner) Claus Frausing Højbu 26 2730 Herlev, 44 53 87 00 claus.frausing@mail.dk</p>	<p>Sektioner</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77 linnedal@hotmail.com</p> <p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Arne Jespersen, tlf. 86985504 Kaj Munkholm, 86221975 Kådthøjvej 12, 8530 Hjortshøj</p> <p>Midtjylland-Vesterhede Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321 Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig</p> <p>Vestjylland-Sjald Højgård, Holstebrovej 17, Sjald Kontakt: Henning Knudsen, 97381264 Holstebrovej 17, 6971 Sjald</p>	<p>Erhvervs-køretøjer, teknisk brevkasse og restaurering: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>I redaktionen desuden: Svend Carstensen E.W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p>
<p>Kasserer: (Bogføring, budget) Henrik Thostrup Birkevænget 16 2880 Bagsværd, 44 44 56 19 henrik.thostrup@teliamail.dk</p> <p>Sekretær: (Hjemmeside, IT, protokol, kontakt til MhS) Bo Odegaard Høstbuen 18 2750 Ballerup, 44 64 42 94 bo@mobil.dk</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 66 13 66 10</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 75 83 00 49</p> <p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 97 12 07 11 aften: 97 11 91 79</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall - 63 90 70 40</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 2253 5550</p> <p>American Automobiles: Peter Lovstrøm Sørensen - 75 86 95 10</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rodekro Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450 Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg</p> <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487 Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted</p>	<p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 20. for læserbreve og konkurrencevar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprojektere.</p>
<p>(Udstillinger, klubartikler) Bent Friis Sobakken 29 7000 Fredericia, 75 94 09 97 bentfriis@orangenet.dk</p> <p>(Mødesteder) Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg, 74 45 94 50 familien.johansen@e-box.dk</p> <p>(Løb & arrangementer, klubkontor, Swifi) Kaj Dyring Larsen Hyldegårds Tværvæg 1 2920 Charlottenlund, 39 90 42 40 kaj@larsen.dk</p> <p>Henning Kjeldgaard Knudsen Holstebrovej 17 6971 Sjald, 97 38 12 64 hkknudsen@orangenet.dk</p>	<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg -22 53 55 50</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen - 54 70 03 58</p> <p>Fyn John Jørgensen - 66 18 12 12</p> <p>Jylland Frits B. Johansen - 74 45 94 50</p>	<p>Bibliotek Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129 Boserupvej 510, 3050 Humlebæk</p> <p>Forsikringsforhold Jørgen Behrendt, 4353 5503 Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk</p> <p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906</p> <p>Revision Jørgen Behrendt, 4353 5503 Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777</p> <p>FIVA FIVA-pas fås ved henvendelse til: Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail: sat@egd.dk</p>	<p>Announcepriser:</p> <p>1/1 side: Kr.3.000,- 1/2 side: Kr.1.600,- 1/4 side: Kr. 900,- 1/8 side: Kr. 500,-</p> <p>10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.</p> <p>Lay-out, sats og tryk</p> <p></p> <p>Ole Callesen Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>

Forsiden: Jaguar XK 150 S 1959

Foto: Hans Pedersen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Forsikring	4
Rettelser og tilføjelser	5
Klubaktiviteter	6
Fra bestyrelsen	8
Bog anmeldelser	11
Besøg fra England	12
Leif den lykkelige	14
Harley jubeludstilling	14
Historic rally Danmark	15
Fotografen kom forbi	15
Lastbiltræfi Gjern	16
Mod nord og syd	20

Næste Veteran Tidende udkommer uge 46 2002

Føljetonen	20
Høsttur	21
Månedens køretøj	22
Klubbilens tilstand	26
Læserbrev	27
Mødested Kværkeby	28
Renault nostalgi	30
Stelnummer	32
Munkebjergløbet	33
Månedens personprofil	34
Odderløbet 2002	36
Fremstilling kalechebuer	38
Synspunkt	40
Nye medlemmer	42
Nyhedsbrev fra MhS	43
Køb/salg	44



MØDER

Oktober

14. 19.00 Kværkeby. Klubmøde. Fødselsdag og besøg af formanden.
 17. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 22. 19.00 Klippinge. Klubmøde. Ole Bech Jensen om politiarbejde.
 22. 19.00 Egeskov besøg hos Odense brandvæsen, se Klubaktiviteter. Bemærk klokkeslet.
 28. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
 29. 19.30 Egeskov. Demoaften. Dillon Mk III svejsning.
 31. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Willibald Farbmacker. Sted oplyses ved tilmelding senest 28. oktober tlf. 49145167. OBS. Husk penge til Engelsk Morris Register medlemsgebyr.

November

5. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
 7. 19.00 Nivå. Klubmøde. Modelmotorer. Se Klubaktiviteter.
 11. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
 14. 19.30 Rødekro. Besøg på Enstedværket. Tilmelding se Klubaktiviteter.
 14. 19.30 Børkop. Klubmøde.
 21. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 21. 19.00 Nivå. Virksomhedsbesøg hos bilmaler i Ballerup. Se Klubaktiviteter.
 25. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
 26. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
 26. 19.30 Egeskov. Julefrokost, bemærk kl. 19.00. Tilmelding se Klubaktiviteter.
 28. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, Hillerød. Tilmelding senest 25. nov. på tlf. 48240123.

December

3. 19.00 Ristrup. Julefrokost. Bemærk tidspunktet. Tilmelding se Klubaktiviteter.
 12. 19.30 Rødekro. Julefrokost. Tilmelding se Klubaktiviteter.
 12. 19.30 Børkop. Juleafslutning.

Januar

7. Ristrup. Besøg på Højbjerg Maskinfabrik. Nærmere i næste blad.
 30. 19.00 hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, Bjæverskov. Tilmelding senest 27. jan. På tlf. 43452301.

Februar

27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Torben Valerius. Sted oplyses ved tilmelding senest 25. feb. på tlf. 22535550.

Marts

27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Tommy Mørck. Tilmelding senest 24. marts på tlf. 48181813.

MOTORHISTORISKE MØDER MIDT-VEST

holder mandag den 21. oktober et debatmøde om forsikringer og forsikringsproblemer. Det er klokken 19 og på Westergårds Hotel i Videbæk midt mellem Herning og Ringkøbing.

En række indledere er indbudt og der er adgang for alle, uanset hvilken klub de er medlem af - eller ej.

Blandt indlederne bliver partiet Venstres finanspolitiske ordfører, folketingsmedlem Kristian Jensen, desuden bliver der et panel til at besvare spørgsmål med repræsentanter for forsikringsbranchen.

**Oktober**

27. Sæsonafslutning. Se indbydelse i VT 315.

November

9. Herning stumpemarked.

Løb og begivenheder i udlandet

OBS: FIVA-pas fås ved henvendelse til Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail sat@egd.dk

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige står for – se www.mhrf.se/id12_evenemangskalender.htm

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? Besøg FIVA's hjemmeside, www.fiva.org og se under Events. Der er samtlige årets både A- og B-events.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kan have interesse for andre, send venligst oplysning til sat@egd.dk

Det er ikke for tidligt

at begynde at tænke på løbsaktiviteten i 2003 og tage kontakt med betyrelsen om tilskud osv. Det er Kaj Dyring Larsen som står for det. Se side 2.

Tiden nærmer sig

Så er det igen ved at være tiden hvor du kan skifte forsikring

Mon ikke du skulle overveje om din nuværende forsikring er den bedste?

Det drejer sig ikke alene om prisen, for der er ikke de store forskelle (selvom RUNA vinder i de fleste tilfælde), slet ikke hvis man kan gennemskue de forskellige tilbud og betingelser.

Men har du en forsikring som alene er en aftale mellem dig og et forsikringselskab, eller har du en forsikring hvor den klub som du er medlem af har en indflydelse f.eks. når der er sket en skade ?

Aftalen mellem RUNA og Veteran Forsikringsklubben (VFK), som Dansk Veteranbil Klub er en del af giver som den eneste en sådan indflydelse.

Har du en forsikring hvor konceptet er udformet både af forsikringselskabet og folk som har fingeren på pulsen i veteranløbsbevægelsen ?

Det sikrer aftalen mellem RUNA og VFK

Har du en forsikring hvor det er muligt at tegne et Falck-abonnement som er specielt tilpasset dit behov og uden opkrævning af selvrisiko.

Den mulighed har du som kunde hos RUNA

Er din forsikring forbundet med at betale indskud og kontingent til en forsikringsklub ?

Aftalen mellem RUNA og VFK er alene betinget af dit klubmedlemskab.

Er din præmie en forskudspræmie med risiko for at skulle betale ekstra efter et dårligt år ?

RUNA's præmier er dem som der skiltes med.

Fristen for at skifte er en måned før hovedforfald (typisk 1. januar), så det er nu tiden er inde.

Kontakt klubbens sekretariat på telefon 49145906, fax 49141114, pr brev eller e-mail : dvk@vip.cybercity.dk

Rettelser og tilføjelser

Lidt forsinket skal vi forklare at det ikke var med vilje et tekstafsnit i artiklen om Sukkerhusvognen i VT 314 var trykt med rødt. Det skyldtes en edb-fejl hos trykkeren.

....

Vi fik citeret Ib Jensen ukorrekt i sidste blad. I stedet laver Ib Jensen en større redegørelse for begreberne kopi/forfalskning, replica og special, og hvordan FIVA's regler er.

....

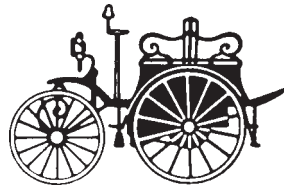
Uha, der var også en stavfejl i sidste blad. Lined op. Det staves lined op. Moralen er at man ikke skal bruge den slags engelske udtryk.

....

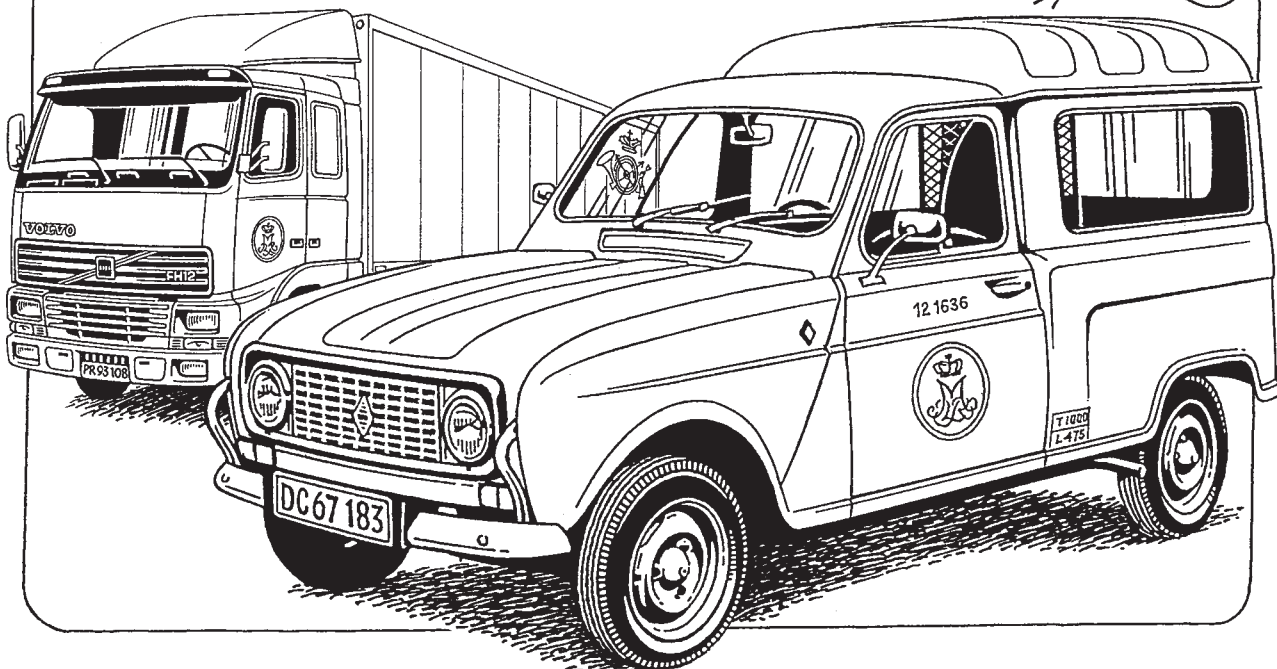
Ikke vores fejl, men det har været fremme at kølerfiguren på Christian den Tiendes åbne Cadillac skulle forestille Isted-løven og at originalen er af guld. Ingen af delene passer. Isted-løven sidder på sin flade, kølerfiguren kommer vandrende.

....

Og en tilføjelse til historien om Triangel-fundet i Hornbæk. Medlem Tito Sciuto mener at have et sæt lygter som passer. De stammer fra en Triangel 1928 postbil, han købte på auktion i Æbeløgade i København i 1955 og brugte til omkringkørende tømrerværksted. Den var 1.70 bred og 2.70 høj. Alt andet end lygterne er gået til.



TEGNINGER TIL ÅRETS FRIMÆRKESERIE FRA POST DANMARK.
 RENAULT 4 VAREVOGNEN BLEV HURTIGT LANDPOSTBUDENES FAVORIT
 VED MOTORISERINGEN OG FRA 1962 TIL 1999 BRAGTE DEN POSTEN UD.
 VOLVO FH12 LASTVOGNEN HAR SIDEN 1994 KLARET POSTCONTAINER-
 TRANSPORTEN MELLEM LANDSDELENE OG NABOLANDENE.. KRITZ



**FYNEGESKOV**

Alle er velkomne til vores klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til gods-kontoret og vores klublokaler. Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

Tirsdag den 22. oktober kl. 19.00. Besøg hos Odense Brandvæsen på Åsumvej 35. Arr. John Nielsen. Tilmelding ikke nødvendig, men bemærk tidspunktet kl. 19.00.

Tirsdag den 29. oktober kl. 19.30 svejse-demonstrationsaften. Dillon Mk III svejser. Mulighed for selv at prøve.

Tirsdag den 26. november kl. 19.00 - bemærk klokkeslæt - Julefrokost. Tilmelding skal foretages senest søndag den 3. november til John Jørgensen, Firkløvervej 6, 5270 Odense N, ledsaget af kr. 75.-.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Torsdag den 14. november kl. 19.30. Denne aften besøger vi Enstedværket. Tilmelding senest 1. november til Frits Johansen på tlf. 74459450.

Torsdag den 12. december kl. 19.30. Julefrokost i klubhuset. Tag en lille sjov pakke med til vort bankospil. Tilmelding senest 1. december til Frits Johansen på tlf. 74459450.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1,2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt. Tirsdag den 3. december kl. 19.00 julefrokost (bemærk tidspunktet). Den vil blive holdt under samme hyggelige former som tidligere år. Tilmelding nødvendig til en af nedenstående. Sponsorer søges til vores bankospil. Tirsdag den 7. januar besøger vi Højbjerg Maskinfabrik i Højbjerg. Nærmere herom i næste VT.

Med venlig hilsen
Kaj Munkholm, tlf. 86221055
Arne Jespersen, tlf. 86985504

ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.

Vores manøvreprøver tirsdag den 27. august blev afviklet i skønt sommervejr med 12 deltagere. Ole Poulsen havde lagt en svær bane, som skulle gennemkøres - uden tidtagning, men med færrest strafpoint. Resultatet blev at Henrik Hansen i sin Morris Minor 1000 sejrede i overbevisende stil med kun 8 strafpoint. Nr. 2 Claus Neble, nr. 3 Preben Boisen. De to sidstnævnte kørte i lånte biler, godt gået. Til vores klubmøde tirsdag den 22. oktober kl. 19.00 har vi fået en politimand med mange års erfaring inden for næsten alle områder af politiets arbejde til at komme. Ole Bech Jensen er også kendt som en festlig debattør, så I kan godt glæde jer til et sjovt møde, hvor der kan stilles spørgsmål. Så tag Lillemor eller en interesseret ven med. Det bliver garanteret en fornøjelig aften.

Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJYLLAND - KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby, Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Tirsdag den 14. oktober. Vi fejrer fødselsdag på mødested Kværkeby. I dagens anledning får vi besøg af vo-

res formand, Peter Løvstrøm Sørensen, som vil fortælle om sig selv og sit virke i klubben.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 når ikke andet er skrevet.

14. november. Klubmøde.

12. december. Juleafslutning, bemærk tidspunkt.

Er der nogen som har gode ideer til gæster eller besøg i vintersæsonen, så sig frem nu.

Og lidt langtidspanlægning. Lørdag den 3. maj 2003 holder Rømø MC Klub forårsmønstring. Gennem Erik Hougård er vi indbudt til at komme i vore biler og på motorcykler. Sæt et mærke i kalenderen, så behøver man jo ikke at have fødselsdag den dag eller planlægge andre store begivenheder.

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE.

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Vi var samlet 23. september 31 personer fra nær og fjern: Fredericia og Spjald som yderpunkter. Vi mødtes ved Janderup Brugs, men kun 4 gamle biler kom. Finn Stepping Pedersen fra Debel i en meget fin Rover 10 1946. Derfra gik og kørte vi over til den gamle smedje, hvor vi blev budt velkommen af smeden, der viste os sin samling af modeller af gamle motorer. Der var 1-cyl. dampmaskiner, 2-cyl. V-motor, 4-cyl. boxermotor, 6-cyl. stjernemotor og 6-cyl. skibsmotor. De var alle lavet efter originale tegninger og kunne startes med luft. Smeden havde en mængde hjælpemidler, både gamle og nyere, blandt andet en hjemmelavet koldsav med en Chevrolet gearkasse fra tyverne.

Efter ca. 2 timer i smedjen kørte vi til Billum Kro og fik kaffe. Under kaffen



fortalte Peter Løvstrøm og Bent Friis lidt om, hvad der rører sig i klubben. Det blev en virkelig god aften med megen hyggesnak under hele mødet. Husk tilmelding til møderne i Vestershede mindst en uge før = brød til kaffen, til Ove Iversen på tlf. 75339321.

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Med venlig hilsen
Henning Knudsen

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NIVÅ

Møderne i Nivå er den første torsdag i hver måned kl. 19.30 - kom i gammelt køretøj!

Torsdag den 7. november kommer vort medlem Carl Åge Andersen og demonstrerer sine modelmotorer, bygget i målestokken 1:10. Det er ikke alene modeller, de fungerer! Det er ikke hver dag man får sådanne kunstværker at se.

Torsdag den 21. november virksomhedsbesøg kl. 19.00 hos firmaet Brødrene Elkjærs Autolakering i Ballerup. Adressen er Energivej 28. Begrænset deltagertal, derfor tilmelding hos Dorthe Thies på kontoret, tlf. 49145906. Venlig hilsen
Claus E. Neble.

Oskar Jacobsen

Det må med sorg meddeles at vort medlem Oskar Jacobsen, Holstebro, er død den 10. september efter kort tids sygdom, 82 år gammel.

Oskar Jacobsen var født i Holstebro. Han blev udlært på det daværende jernstøberi og kom efter læretiden til B&O, hvor han arbejdede som maskinarbejder. B&O blev bombet under krigen og Oskar Jacobsen var med til at bygge fabrikken op igen.

I 1946 startede Oskar Jacobsen sin egen virksomhed sammen med en kompagnon, Jacobsen & Jensen. Men efter 3 år overtog Jacobsen virksomheden alene og firmaet fik nu navnet O. Jacobsens Maskinfabrik, som også er navnet i dag. I 1982 gik Oskar Jacobsen på pension og sønnen Kurt, der i dag er 59, købte fabrikken af sin far og driver den fortsat under dette navn.

Set fra en veteranbilmands øjne fik Oskar Jacobsen sig en dejlig hobby på sine gamle dage. Gennem de sidste ca. 10 år har Oskar Jacobsen brugt rigtig mange timer på at genopbygge og restaurere en Vauxhall fra 1934. Han gik meget op i denne opgave og for ham var det vigtigt at få alle detaljer med, så bilen kunne fremstå så original som muligt. Bilen blev rigtig flot - og den nåede at komme til syn i sommerferien og Oskar Jacobsen nåede også at prøve bilen på landevejen før sin død. Så sent som i juni deltog han i et arrangement i Laugesens Have. Det var en stor glæde for ham at han havde fået fuldført sit store ”mesterværk”, det er bare synd at han ikke nåede at få flere gode år sammen med bilen. Vi vil mindes Oskar Jacobsen som en meget dygtig og rar mand.

Ære være Oskar Jacobsens minde.

For DVK Spjald
Ejner Kragelund



Singer-træf 2002 på Vestfyn

Marianne Dankjær og Poul Bærendsen i Falsled arrangerede et fortræffeligt træf i deres sommerhus lige i vandkanten med udsigt over vandet. Snakken gik så livligt, at den planlagte dosis af kulturel lærdom, en køretur i det smukke fynske landskab, måtte aflyses, så der også kunne blive tid til den vigtige detalje, som billedet antyder. Stor tak til Marianne Dankjær og Poul Bærendsen.

Kaj Dyring Larsen



Af Bo Ødegaard

Mens vi alle sammen har været ude at nyde sommeren og vore gamle køretøjer, har bestyrelsen samtidig haft fat i en masse opgaver. Nogle af dem har ligget i årtier, uden at nogen har villet tage dem op. Enten fordi de har været uinteressante, fordi de har været uoverkommeligt store eller fordi de har været for politisk ladede til at man har turdet tage dem op.

Den nuværende bestyrelse holder møde en gang om måneden hele året. Og da vi har et meget harmonisk og frugtbart samarbejde, præget af entusiasme og gensidig respekt, kan vi koncentrere os om andet og mere end den umiddelbare drift af klubben. - En opgave, hvor benarbejdet jo alligevel primært bliver gjort af vor administrator Dorthe på kontoret på Nivågård.

Registre og sektioner m.m.

Vi har således taget fat om de store emner fra en ende af. Allerede i forrige nummer af VT kunne I læse vore forslag til rammer og retningslinier for registre og sektioner. Vi følte at der var behov for at få defineret vore ambitioner med disse funktioner, lige som vi også fandt det ønskeligt for alle parter at få formuleret nogle egentlige regler. Det er der ingen, der har gjort før.

For at sikre mangfoldigheden i DVK samt give størst muligt råderum for de forskellige særinteresser, valgte vi at udvide de eksisterende ordninger med registre og sektioner til også at omfatte vejlederkorps og mærkeklubber.

Der blev opfordret til debat om forslagene, og vi håber at se nogle holdningstilkendegivelser her i VT!

Vedtægterne

Der har gennem flere år været tilløb til at rette klubbens vedtægter, rettelser der stort set alle er faldet til jorden. Nu har vi taget initiativ til at få dem gennemarbejdet ordentligt. Det vil sige, at vi har haft den grundlæggende brainstorm om intentionerne med klubben, formål osv. Disse ting er nu ved at blive skrevet rene, hvorefter de vil

blive sendt til høring hos de interesserede parter. Til sidst vil vi lade professionelle jurister skrive dem rene og derefter præsentere dem for jer ved næste generalforsamling.

Jeg skal lige for en god ordens skyld bemærke, at vi ikke er i gang med at omdefinere klubben men altså blot føre den up to date!

Biblioteket

DVK råder over en meget stor samling af fotografier, tidsskrifter og bøger; mange ganske enestående og uerstattelige. Ligeledes har vi en mængde effekter, bl.a. modelbiler.

Det har hidtil knebet med ambitionerne på dette område - udover at tingene da selvfølgelig skal bevares - og det har betydet at store dele af DVK's samling i dag henstår utilgængelig i flyttekasser og på reoler i aflåste rum. Selv klubbens officielle bibliotek på Nivågård er ved at blive kvalt i pladsmangel.

Vi har derfor i samarbejde med klubbens bibliotekarer Hanne & Niels Jonassen, samt med Ole Emil som er den eneste der har nogenlunde overblik over billedarkivet, gennem etablering af et projekt på Danmarks Bibliotekar Skole, taget skridt til et egentligt registrerings- og katalogiseringsprojekt. Således kan DVK blive sin opgave voksen som det centrale historiske arkiv for motorkøretøjer.

Men det kan I læse mere om andetsteds i dette nummer!

Organisation

Da vi overtog roret for godt et år siden - ved den ekstraordinære generalforsamling - arvede vi en del mere eller mindre veldefinerede regler for bestyrelsens arbejde, for arrangemeters udformning og for dækning af udgifter. Siden da har vi arbejdet på at få disse regelsæt gjort ensartede. De foreligger nu alle i skriftlig og demokratisk vedtagen form, og næste skridt er at få dem skrevet sammen i en organisatorisk håndbog, der på langt sigt vil omfatte alle DVK's aktiviteter og sandsynligvis blive en del af den bog med medlems- og køre-

tøjslisten, som vi udsender hvert andet år.

En sådan bog vil også gøre det nemmere for nye bestyrelsesmedlemmer at falde ind i arbejdet.

Mødesteder

DVK har nogle gode og aktive mødesteder spredt rundt i landet. Og der er ingen tvivl om, at de lokale mødesteder er med til gøre DVK til en sand landsdækkende klub. For at understrege betydningen af dette, vil bestyrelsen forstærke besøgsaktiviteten omkring mødestederne. Dette for at vedligeholde kontakten med de aktive medlemmer og høre, hvad der rører sig ude omkring i landet.

Nærmere planer for besøgene vil blive offentliggjort i løbet af efteråret.

Der er enkelte "huller" i DVKs dækning af landet med mødesteder. Vi er opmærksomme på dette og har kontakt til personer der gerne vil bidrage med at drive nye mødesteder. Samtidigt må dette være en opfordring til andre der måtte ønske at tage denne opgave op hvor der måtte være et behov.

50-års jubilæum

I 2004 har DVK 50-års jubilæum. Et 50-års jubilæum hvor klubben er større og mere aktiv end nogensinde før. Dette skal selvfølgelig markeres med en mængde højt profilerede arrangementer. Men vi håber også at kunne bringe klubben op på et højere niveau i den offentlige opmærksomhed. De første tiltag er allerede undervejs og I vil høre om dem, efterhånden som de ligger fast!

Profil

Allerede da vi tiltrådte sidste år, begyndte vi at arbejde med, hvorledes vi kunne tydeliggøre klubbens profil ved f.eks. biludstillinger og stumpemarkeder. Den eksisterende klubstand har været noget anonym, og vi har da også arbejdet med nogle store og meget omfattende forslag. Men for at det hele ikke skulle gå op i diskussioner om designlinier, valgte vi at tage et konkret skridt for at løse de



umiddelbare problemer. DVK er således nu ejer af endnu et køretøj, nemlig en smuk klassisk MKP-campingvogn, der fremover vil indgå som en aktiv del af klubbens stand. Vi holder premiere på den ved Fredericia-stumpemarkedet i oktober.

Hjemmesiden

Siden foråret har klubbens hjemmeside udviklet sig løbende med flere og flere features. For eksempel kan man nu både indtaste annoncer til VT og rettelselser til medlems- og køretøjsregistret. Vi synes den er en god repræsentant for klubben på Internettet, og i samarbejde med vores web-master Steen Studstrup vil den løbende udvikles og udvides

Økonomi

DVK's økonomi er mildt sagt sund! Det giver råderum til stort set alle tænkelige aktiviteter og investeringer. Derfor vil vi også hellere end gerne støtte alle initiativer fra medlemmerne, såvel lokalt som landsdækkende. Blot skal vi naturligvis have dokumentation for at pengene kommer medlemmerne til gode.

Der er indført et nyt bogføringssystem på kontoret, således at admini-

strator og kasserer løbende kan udveksle data. På den måde kan kassereren aktivt tage ansvar for regnskab.

Vi forventer også at kunne tilslutte os PBS til den årlige kontingentopkrævning, således at vi ikke længere selv skal udskrive, kuvertere og frankere over 4.500 girokort!

Swift

DVK's smukke gamle Swift er den vel nok bedste reklame for klubben. Vi har den store glæde, at vor tidligere formand Poul Suhr sammen med Iver Jensen har påtaget sig ikke alene at sørge for dens vedligeholdelse, men også dens trivsel, i og med at han på klubbens vegne deltager med den i løb og arrangementer både inden- og udenlands. Senest var de (Swiften og Poul) således på charmeoffensiv sammen med formanden ved vor norske søsterklubs 50-års jubilæum i starten af september.

Nye medlemmer

Vi har til stadighed en stor tilgang af medlemmer i DVK. Et faktum, vi er lykkelige over! Der er ingen tvivl om, at den favorable forsikringsordning med Runa har sin del af æren. Men vi kan

se på antallet af nye medlemmer i forhold til antallet af nytegnede forsikringer, at det langtfra er det eneste der trækker.

Det ligger os meget på sinde at få skaffet så mange medlemmer som muligt til klubben, men også at få givet de nye medlemmer nogle gode oplevelser. Vi er derfor i øjeblikket i gang med at strukturere ideen om at afholde regelmæssige Velkommen-Til-Nye-Medlemmer-Møder over hele landet. Dels for at give de nye medlemmer en introduktion til DVK, dels for at de kan få smag for at deltage aktivt i vore mange arrangementer, - ja måske tilmed give dem lyst til selv at arrangere noget.

Sæsonslut

Mens dette skrives, nærmer de mørke og kolde aftener sig, hvor vore kære køretøjer står og putter sig i deres varme garager og vi selv sidder i sofaen, under lampens skær, med yndlingsklubbladet i hånden.

Men husk på, at DVK også er aktiv i vinterhalvåret, med mange spændende arrangementer rundt omkring på mødestederne. Kom ud og vær med også i vinterhalvåret.

Dansk Veteranbil Klub og Sommers Veteranbil Museum forventes at indlede formelt samarbejde.

Ole Sommer bygger nyt Veteranbilmuseum og Dansk Veteranbil Klub flytter dertil med kontorer, klubbemødelokaler, bibliotek m.v. og løser derved ikke alene lokale problemerne i Københavnsområdet, men skaber samtidig ideelle rammer for sit fremtidige virke.

Dansk Veteranbil Klub har længe haft problemer med lokalerne i Nivå. Såvel kontorer som mødelokale, bibliotek m.v. kan slet ikke rumme de aktiviteter, der foregår eller egentlig kunne foregå.

Vi skulle altså ud og lede efter et nyt sted at bo.

Samtidig har Ole Sommer forskellige overvejelser bl.a. omkring sin bilfor-

retning i Nærum, der gør, at Veteranbil-museet kunne komme i en usikker situation på lidt længere sigt. Da det er væsentligt for Ole Sommer at bevare samlingen intakt for eftertiden, gik vi i tænkeboks. Kunne der findes en løsning, som begge parter kunne have glæde af?

Det har været en tillidsfuld og konstruktiv proces, hvor forskellige muligheder for forsvarlig opbevaring, udstilling og publikumsbetjening af samlingen samt Dansk Veteranbil Klubs behov og ønsker, har været diskuteret. Overvejelserne forventes at ende med, at Ole Sommer bygger et helt nyt Museum på nabogrunden i Nærum, og Dansk Veteranbil Klub

flytter ind som lejer og *samarbejdspartner*.

Samarbejdet mellem Veteranbil-museet og Dansk Veteranbil Klub tænkes at bestå i, at vi åbner om morgenen og lukker om aftenen, bemander Museet med frivillige „kustoder“ efter lyst, evner og behov samt i det hele taget sørger for „liv“ omkring Museet i form af forskellige klubaktiviteter, såsom møder, særudstillinger, start/mål for veteranbilløb, arrangementer osv. Der bliver tale om et langsigtet samarbejde, som skal nedfældes i Museets fundats og i Dansk Veteranbil Klubs vedtægter.

I sidste nummer af Veteran Tidende



(315) fortalte vi om formaliseringen af en række klubaktiviteter, som bestyrelsen sætter i gang frem til årsskiftet, herunder bl.a. vejlederkorps, tilbud til mærkeklubber om medlemskab m.v. Et andet sted i dette nummer redegør vi for indledningen til et samarbejde med Danmarks Biblioteksskole om et helt nyt bibliotek, et „rigtigt“ fagbibliotek. Det har vi næsten også en moralsk forpligtelse til. Nu får vi endda ideelle fysiske rammer til formålet.

Ole Sommer vil gerne, bl.a. gennem sit tilbud om samarbejde, støtte, at Dansk Veteranbil Klub arbejder med åbne, brede og landsdækkende gøremål inden for bevaring og anvendel-

se af motorkøretøjer af teknisk eller historisk interesse og for udbredelsen af kendskabet hertil. Dansk Veteranbil Klub er stor nok til det og har ressourcer i form af personer, viden og penge til at gøre det.

Et grundsyn, der ligger helt i overensstemmelse med bestyrelsens, og som vi i et vist omfang allerede er i gang med at sætte i værk.

Det er således tanken at opføre en arkitektonisk markant bygning, som tydeligt skal kunne ses fra motorvejen, i formentlig tre niveauer/etager med egen indkørsel fra Nærum Hovedgade og med rigelige parkerings- og opmarcharealer.

Dansk Veteranbil Klub lejer sig ind i Museumsbygningen med kontorer, klubmødelokaler, bibliotek osv. til en forholdsvis lav leje, der afspejler samarbejdets særlige karakter, hvor vi bl.a. „passer“ Museet.

Om alt går vel kan Museumsbygningen være færdig i 2004 og åbningen af Museet og Dansk Veteranbil Klubs indflytning vil kunne knyttes sammen med åbningen af Dansk Veteranbil Klub nye bibliotek og klubbens 50 års jubilæum.

*På bestyrelsens vegne
Claus Frausing*

Dansk Veteranbil Klub indleder samarbejde med Danmarks Biblioteksskole om tilrettelæggelsen af nyt fagbibliotek.

Med udsigt til nye tidssvarende bibliotekslokaler (se artikel andet steds i bladet) kan der passende ske noget med Dansk Veteranbil Klubs bibliotek. Omkring 240 hyldemeter bevaringsværdigt materiale bør bringes i system og effektivt sikres for eftertiden.

Dansk Veteranbil Klubs bibliotek har det ikke godt. Det har der været talt og skrevet om i flere år. Trods hæderlige anstrengelser er det svært at få biblioteket til at fungere. Der er for lidt plads og en stor del af det, klubben har af bøger, tidsskrifter og arkivalier står opmagasineret ”ude i byen” under dårlige forhold.

Det er synd og skam, for der er tale om interessant motorhistorisk dokumentation, så det skal der gøres noget ved, nu da klubben får mulighed for ideelle lokaler i forbindelse med Sommers Veteranbil Museums nye bygning.

Men bestyrelsen har følt sig lidt på Herrens Mark, idet ingen rigtig vidste noget om, hvordan man indretter og driver et fagbibliotek nu om dage. Og skulle der gøres noget, skulle det gøres rigtigt.

På Danmarks Biblioteksskole uddanner man landets bibliotekarer og på

den skole ved man noget om, hvordan man laver et rigtigt bibliotek. Vi har præsenteret vores problem for skolen, som anviste en farbar vej.

Opgaven med at tilrettelægge et fagbibliotek for os bliver efter alt at dømme en 7. semesters (og det vil sige afsluttende) projektopgave på Danmarks Biblioteksskole. Dansk Veteranbil Klub indgår selv med et par „tunge drenge“ i projektgruppen, bl.a. Niels Jonassen og Ole Emil Riisager, hvorved vi har hånd i hanke med, at det ikke bare bliver en god eksamensløsning for den/de pågældende studerende, men også en praktisk realiserbar løsning for Dansk Veteranbil Klub.

Skruet sammen på den måde koster en „professionel“ løsning ikke klubben en øre. Vi har tilmed et spændende projekt at tilbyde de studerende, så vi har stor tiltro til, at vi kan tiltrække den engagerede studerende og således få en god løsning.

Med en professionel løsning på klubbens fremtidige bibliotek, forventer bestyrelsen at kunne søge forskellige fonde om økonomisk støtte til selve gennemførelsen. Der skal anskaffes inventar, indkøbes edb-system, klubbens materiale skal klassificeres og katalogiseres. Det er oplagt bibliotekararbejde, der koster arbejds løn.

Desuden skal der bruges „arme og ben“ til fysisk flytning, sortering og opstilling af bøger mv. Den arbejdskraft har vi forhåbentlig „i huset“.

Efter indkøring af biblioteket og senere instruktion/oplæring af „personale“ er det tanken, at klubben selv skal overtage driften af biblioteket. Organiseret i en struktur med ansvar over for bestyrelsen.

Dansk Veteranbil Klubs fremtidige bibliotek tænkes i øvrigt koblet op på det centrale bibliotekssystem under Dansk Bibliotekscentral A/S, hvorved klubbens samling bliver kendt og kan søges på over hele landet (og i udlandet for den sags skyld.)

Hvis lånerkort kun udstedes til medlemmer af Dansk Veteranbil Klub, vil det ny fagbibliotek ikke alene kunne gøre klubben mere (aner)kendt, men også skaffe os nye medlemmer.

Om alt går vel kan Dansk Veteranbil Klubs bibliotek, læsesal og motorhistoriske arkiv åbne i forbindelse med flytningen til de nye lokaler i Ole Sommers nye museumsbygning i Nærum i 2004.

Det år, hvor klubben fejrer sit 50 års jubilæum.

*På bestyrelsens vegne
Claus Frausing*



Niels Jonassen:

FRA LEGETØJ TIL TRANSPORT 1900-1920

124 sider. 168 kr.

Forlaget Klassisk Bil & MC

At skrive en bog om bilens barndom er en opgave, som synes uoverskuelig, internationalt var der virkelig mange, der forsøgte at blive bilfabrikanter. Niels Jonassen koncentrerer sig da også om de markante bilmærker, der blev fremstillet i de store europæiske industrilande og USA. Jonassen skriver i indledningen, at bogen er tænkt som den første i en serie, og da undertitlen er 'Biler i 100 år' må de bøger der følger behandle de følgende firs år.

Teksten kæder bilkonstruktioner, specifikationer, fabrikanter, pionernavne, lovgivning, anekdoter og samfundsudvikling sammen i en interessant historie, der fortæller hvordan de enkelte mærker blev til. Man fornemmer at forfatteren har indsigt også i anden historie end bilhistorie. Hvad tjente en arbejder i det tyvende århundredes begyndelse i forhold til prisen på den billigste bil, sådanne oplysninger er væsentlige.

Som titlen antyder ansås de første biler som legetøj for folk med høje indkomster, men århundredet var ikke ret gammelt, før legetøjet blev til taxier, busser og lastbiler.

Første verdenskrig 1914-18 bremser til dels bilfabrikationen og import til Danmark, idet de krigsførende natio-

ner netop var de store bilnationer. Dansk bilfabrikation omtales kort, det ville have fyldt en god del af bogen, hvis den skulle behandles indgående. Det var i de første tyve år af århundredet mange forsøgte at få en bilproduktion i gang. Kun et enkelt mærke, Triangel, overlevede 1920.

Bogen er rigt illustreret, men billedkvaliteten kunne være bedre, det er brugt for grov raster. Bogen slutter med en prøvekørsel af „nulevende“ biler fra perioden, disse biler kunne være afbildet up to date. Der er mange informative annoncer fra datidens bilforhandlere i København, mange med adresser i city, der nu betragtes som eksklusive. Blandt illustrationerne er plakater fra bilfabriker og udstillinger. Desværre er de gengivet i sort/hvid, her savnes farverne.

Bogen kan anbefales til interesserede, som vil vide hvordan bilen blev til og hvordan den blev modtaget af samfundet, den giver en bred indføring i historien. Vil man vide mere om de enkelte bilmærker, må man ty til den righoldige mærkelitteratur, der er skrevet på fremmede sprog.

P.E. Hansen

Flere bøger

I efteråret er der kommet flere andre ny bøger. De energiske folk fra Skoda-museet på Fyn har udgivet bind 2 af Skodas historie. Bind 1 kan stadig fås og koster 250 kroner plus forsendelse, bind 2 koster 350 kroner plus forsendelse. De kan bestilles hos Skoda Museum på Krengerup og man får kontakt med Carsten Andersen enten på tlf. 62541225 eller 40592651 eller på e-mail carsten@skodamuseum.dk Der kan ventes et bind 3, hvor man i samarbejde med Per Vinsted blandt andet vil fortælle om forhandlingen i Danmark. På billedet ses Carsten Andersen med de to første bind.

Fra Villy Poulsen foreligger 7. bind i hans kendte serie "Biler med sjæl". Bogen er udgivet på hans eget forlag, Classic, og koster 198 kroner.

Endelig er der Morten Qvistgaards "Horsens-bilen Gideon - et instriventyr 1913-1920". Udgivet på forlaget Motorploven, pris kr. 298. Se mere på www.motorploven.dk eller www.industrimuseet.dk Flere anmeldelser i næste nummer af Veteran Tidende, og især hvad angår Gideon-bogen har vi svært ved at tøjle vores begejstring så længe.

Besøg fra England

Tekst: Niels Jonassen

Fotos: Niels Jonassen, Ib Rasmussen og Kai Wredstrøm

For nogle år siden købte Ib Rasmussen en delvis restaureret Jowett Jupiter. Det bragte ham i forbindelse med den engelske Jupiter Owners' Auto Club, og i år arrangerede han så et besøg her i landet af 6 Jowett Jupiter og 2 Jowett Javelin.

En gammel fabrik

Det vil sikkert være på sin plads at fortælle hvad Jowett er for en størrelse. De få der ved det må tilgive.

Omkring 1900 grundlagde to brødre, Benjamin og William Jowett, en maskinfabrik i Bradford i Nordengland. Den udviklede sig til en bilfabrik der specialiserede sig i at bygge biler med boksermotor, 2-cylindrede boksermotorer på omkring 750cc. Først langt oppe i 30'erne vovede man at forsøge med en 4-cylindret motor.

Jowett blev anset for at være en specialitet mest beregnet til slavekørsel ad småveje i det bakkede Yorkshireskabskab. Det var også en meget konservativ fabrik som nødtigt lavede om på noget, men som opnåede ry for at lave meget slidstærke biler der kunne trække det utrolige.

Helt nye toner

Under Anden Verdenskrig tjente Jowett godt på at producere krigsmateriel, især kanonlavetter og små, 2-cylindrede stationære motorer. Pengene blev investeret i en udbygning samt konstruktion af den bil der skulle bære fabrikken ind i efterkrigstiden.



I 1948 blev resultatet vist, og alle slog hænderne sammen i beundrende forbavselse. Den lille, gamle, konservative fabrik for billige husholdningsbiler viste en bil af den type englænderne kaldte en "sports saloon" og det endda i en meget avanceret udgave. Ophavsmanden var ingeniøren Gerald Palmer, som fra en god stilling hos Morris var lokket op til Jowett med løfte om at få helt frie hænder til at bygge en moderne familiebil. Han har engang fortalt at den eneste begrænsning var at ledelsen gerne så at bilen fik boksermotor. Det havde han ingen problemer med.

Bilen hed Jowett Javelin - navnet betyder spyd - og var en rummelig, fire-dørs bil med 4-cylindret boksermotor på 1,5 liter og 50 hk. Forhjulsaaffjedringen var uafhængig med langsgående torsionsfjedre, og bagi sad der en drivende aksel ophængt i fire bagudrettede arme og en Panhardstang. De to af armene havde fat i to tværliggende torsionsfjedre. Bilen havde en tophastighed på 120 km/t - det var der ingen andre 1,5 liters personbiler i

England der magtede. Desuden var køreegenskaberne langt forud for deres tid; faktisk i pagt med de teorier som Colin Chapman fra Lotus senere blev berømt for: relativ blød affjedring men præcis styring af affjedringsbevægelserne.

Sportsucces

Motorjournalisterne stod i kø for at prøve bilen og senere for at købe den, og nogle fik fabrikken overtalt til at tilmelde den 24-timersløbet på Spa-Francorchamps. Til alles forbløffelse vandt denne helt ukendte bil 2-litersklassen. Senere deltog den med succes i Monte Carloløbet og andre rallyer.

Motorsportsresultaterne fik Leslie Johnson, som havde købt racervognsfabrikken ERA, til at få konstrueret en sportsvognsudgave af Javelin. Han var så heldig at have rådighed over den tyske ingeniør Robert Eberan von Eberhorst, som havde været medlem af Ferdinand Porsches konstruktionsteam og havde konstrueret Auto Unions sidste grand prix vogn, D-typen. Nu konstruerede han et rørgitterchassis med tydelige mindelser om Auto Union men med hjulophæng, motor og transmission fra Javelin. Det meste af karrosseriet var af aluminium; råt tildannet i gummi-forme på Miles flyfabrikken og derefter tilpasset for hånd hos Jowett.

Mens motoren i Javelin'en ydede 50 hk - senere 53 hk - var effekten i Jupiter'en 63 hk. Nok til at give den 900 kg tunge bil en tophastighed på ca. 145 km/t. En sådan tophastighed var selvsagt ikke nok til at løbe fra alle de virkelig alvorlige sportsvogne. Det var heller ikke meningen, fabrikken sigtede på at bygge en komfortabel og hurtig rejsevogn for to. Det lykkedes. Ligesom Javelin havde Jupiter fremragende og sikre køreegenskaber som gjorde at bilen kunne opnå flotte resultater i motorløb og slå biler med





langt højere tophastighed. Den engelske journalist og motorkører Tom Wisdom fortalte efter deltagelsen i 24-timersløbet i Le Mans i 1950 at han mange gange var gået ind i et sving med en langt hurtigere bil i hælene men kommet ud af svinget mange længder foran. Jowett Jupiter vandt en lang række præsentable sejre hvoraf de væsentligste var 1,5-literklassen i Le Mans i 1950, 1951 og 1952.

Overalt vakte det et større påstyr når denne bil fra en for de fleste ganske ukendt fabrik rendte fra biler fra meget større fabrikker. Franskmandene blev nærmest fornærmede over klasesejrene i Le Mans.

Brat afslutning

Netop da det gik så godt gik det pludselig ned ad bakke. Fabrikken havde ikke kapital til at videreudvikle sine biler endsige til at konstruere nye. Der var nogle planer og nogle prototyper, men samtidig opstod der en del tekniske problemer med motor og gearkasse i Javelin og Jupiter. Det lykkedes at finde årsagen og få rettet fejlene, men pengene og i nogen grad goodwill hos kunderne var brugt. Samtidig købte Ford den fabrik der byggede Javelinkarosserierne. Så opgav bestyrelsen og solgte det hele til Inter-

national Harvester. Alle fik deres penge og fabrikken fortsatte - nu blot med traktorer under navnet International.

Turen til Danmark

I turen til Danmark deltog 6 Jowett Jupiter og 2 Javelin. Det var folk der ikke var bange for at bruge deres biler. Flere af deltagerne havde adskillige store, internationale rallyer og historiske baneløb bag sig.

På turen fra Esbjerg tværs over Danmark blev der aflagt besøg hos Poul Bertelsen, som har den eneste indregistrerede Jupiter i Danmark. Derefter fulgte Egeskov, hvor der står en Javelin. En del tid blev tilbragt i Nordsjælland med besøg på Ole Sommers samling i Nærum for at se bl.a. hans Jupiter og Javelin samt hans fars konstruktion, S1, som stort set er baseret på Jowettdele. Også det lille museum på Christiania blev besøgt for at se den Jupiter som Ole Sommer lavede et coupekarrosseri til og som nu tilhører Mogens Ottosen. Naturligvis blev også Ib Rasmussens Jupiter grundigt studeret og kommenteret mens ejeren sugede til sig af de mange gode råd.



En søndag blev der kørt et løb rundt i København sammen med medlemmer af Dansk Veteranbil Klub. Der havde Claus Neble lagt en rute så kringlet at kun de mest stedkendte kunne gennemskue den på forhånd. Med en grundig rutebeskrivelse og lidt vejledning fra de danske deltagere kom alle igennem. De fik set København på en måde som ellers kun fodgængere gør og endte trætte, tilfredse og tørstige på Carlsberg.

Får forhåbentligt følger

Det har i mange år ligget meget tungt med at få de få danske Jowettbiler ud at køre. Det engelske besøg kan måske inspirere ejerne til at tage sig sammen og gøre deres biler køreklare. De vil være et velkomment og interessant supplement til bilparken i DVK.





LEIF DEN LYKKELIGE

Alle vi veteranbilinteresserede er nok lykkelige for at vi har fået Christian den Tiendes gamle, smukke Cadillac tilbage til Danmark. En mand i Odense er blandt de mest lykkelige.

Den sandfærdige historie er: I sommeren 1946 var Dronning Alexandrine og kongen på besøg i Odense, kørende i omtalte Cadillac, selvfølgelig med chauffør og lakaj ombord. Ved ankomsten til Odense, nærmere betegnet hvor den nuværende hovedvej til Nyborg krydsede jernbanelinjen i Åsum, blev kongeparret modtaget af Odenses borgmester Werner og andre af byens honoratiores. Selvfølgelig var der også mødt en masse af byens borgere, og blandt dem en lille knægt på 6 år. Denne knægt blev sammen med en lille pige inviteret med i det kongelige køretøj og anbragt på klapsæderne. De kørte med til rådhu-



set, hvor de kunne afhentes af de respektive forældre.

Knægten hed Leif Andersen, nu kendt som Glas-Leif siden han købte Fyens Glasindustri i Odense.

Det var selvsagt en kæmpe oplevelse at få sådan en køretur.

Vi springer til 11. juni i år, da omtalte Leif sammen med Poul Henning og jeg selv - alle fra aktivitetsudvalget på Egeskov - blev enige om at besøge specialudstillingen på Roskilde

Museum om Roskilde Ring og på hjemvejen aflægge besøg på det nyåbnede bilmuseum i Jystrup, hvor Cadillac'en nu står.

Under vort besøg fortalte jeg den søde dame, der havde solgt os billetter om Leifs køretur, hvorefter hun beredvilligt fjernede afspærringen om Cadillac'en, og Leif kunne efter 56 år genindtage pladsen på et af klapsæderne.

Om Leif var lykkelig!!!

John Jørgensen

HARLEY JUBELUDSTILLING

Næste år er det 100 år siden den første Harley-Davidson motorcykel rullede ud fra fabrikken. Det inspirerer Museet på Koldinghus til en udstilling, fortæller museumsinspektør Birgit Jenvold.



Udstillingen vil være åben 22. februar til 9. juni. Den arrangeres i samarbejde med nutidens autoriserede H-D-importør, CAP'S og med Harley-Davidson Europe.

Museet er interesseret i at høre fra ejere af Harley-Davidson, der vil være villige til at udlåne deres cykel til udstillingen. Man kan skrive til Museet på Koldinghus, postboks 91, 6000 Kolding, eller sende e-mail til museum@koldinghus.dk

Om ønsket sikres ejerne anonymitet. Museet er i første omgang interesse-

ret i oplysninger om model og årgang, om cyklen er original eller ombygget og om der knytter sig en særlig historie til eksemplaret. Og husk at nævne navn, adresse, telefonnummer og eventuel e-mailadresse. Det skal gerne være meget snart.

Man kan i øvrigt læse om museet og om Harley-Davidson på:

www.koldinghus.dk og www.harley-davidson.dk

Som nævnt andetsteds i bladet var H-D-importøren fra 1916 og i mange, mange år firmaet Brdr. Friis-Hansen,

og der var for nylig et bevæget møde mellem Renault Veteranerne og et stort antal gamle medarbejdere i firmaet, der gik konkurs for tyve år siden. Til stede var også medlemmer af Friis-Hansen familien. Og foruden Renault-bilerne mødte Poul Jørs op med en sort-rød Harley for at minde om, at Brdr. arbejdede sig op til et stort selskab netop som Harley-importør, og at Danmark formentlig i en årrække var blandt de største eksportmarkeder. Der er som bekendt også bevaret mange Harley'er herhjemme.

Historic Rally Denmark

Den 5. udgave af Danmarks eneste internationale rally for historiske biler blev en barsk omgang for mange af deltagerne.

På papiret ser det let ud at skulle følge offentlig vej på et moderne kort med en gennemsnitshastighed under 50 km/t. Men når det skal foregå med en bil der var moderne for 30-40 år siden og man skal overholde færdselsreglerne og køre nøjagtigt på tid bliver deltagerne stresset til at begå fejl, som omgående straffes på de mange kontrolpunkter.

Ved første pause i Mariager havde de sidste to års vindere, Erik og Kim Bach Sørensen, efter kun 175 af løbets 700 kilometer flere strafsekunder end de to foregående år tilsammen, og et norsk hold og danskerne Ole Nielsen og Jørgen Skjøt lagde sig foran. Men inden næste pause i Århus var Erik



og Kim tilbage i spidsen, og på andendagens etape var de urrolige, så de for tredje år i træk vandt med deres Triumph Spitfire 1966 foran Ole Nielsen/Jørgen Skjøt i VW 1300 1968 og Steinar Frellumstad/Tore Fredriksen i Opel Rallye Kadett 1970.

Sportsklassen om lørdagen blev vundet af Tonni Hermansen/Finn Jensen i Triumph TR6 1973 og turistklassen

af Sune Gramstrup/Per Ellitsgård i SAAB 96 1962. Bedste kvindelige deltager Karin Steen, VW 1302 1971. Som noget nyt var der en specialtest ved det nedlagte færgeløje. Den trak over tusind tilskuere og blev vundet af tyskeren Georg Bögershausen i NSU 1000 TT.

Tekst: Henning Friberg/O.E. Riisager.
Foto: Åge Kirketerp Jensen.



Vores fotograf kom forbi da deltagerne i et turløb over flere dage, arrangeret af Ole Sommer for venner i ind- og især udland mellemlandede ved hans museum i Nærum. Ruten gik fra Sydslesvig til Humlebæk, og billederne af Aston Martin, Jaguar, AC, Mercedes-Benz og Bentley taler for sig selv.



LASTBILTRÆF

VED JYSK AUTOMOBILMUSEUM I GJERN

Tekst og foto: Hans Pedersen

Selv om det er den 7. september 2002 er mine tanker helt tilbage til 1967, og det er meget mærkeligt at være i Gjern igen så mange år efter. Dengang i 1967 havde jeg lige fået min første bil - en Renault 4CV - og sammen med en kammerat var jeg kørt fra Randers til Gjern for at se det nyåbnede bilmuseum, idet gamle biler altid havde haft min interesse.

Nu da jeg er tilbage i byen, da vælter alle indtrykkene ind fra dengang. Jeg husker pludselig, at vi kom alt for tidligt, museet var lukket, så vi skulle have tiden til at gå. Og vi var sultne efter den lange køretur. Jeg fandt en slagter, købte nogle røde pølser, og jeg husker vi købte et franskbrød, som vi delte i 2 stykker.

Så sad vi der og spiste kolde pølser og franskbrød, nu ventede vi bare på at vi kunne komme ind i museet.

Og ind kom vi da, og jeg husker stadig, hvor betaget jeg var af de flotte biler. Der blev kigget og kigget, og jeg tror vi tog turen rundt mange gange. Bagefter ud i magasinet, hvor der stod mange gamle biler, der ventede på at blive restaureret. Her genså jeg min fars gamle Hudson fra 1934, min sandten også min onkels Opel Olympia. Dette var bilhistorie, jeg mistede næsten pusten, og jeg kørte hjemad med en endnu større interesse for de gamle biler. Dette var ganske enkelt helt fantastisk. I tiden derefter læste jeg alt om gamle biler, men jeg fik jo også travlt med min karriere, ja jeg fik



Opel Blitz 1938-39 og 59, begge 6-cylindrede og 2.5 liter, dvs. samme motor som i Super Six og Kapitän.

så travlt, at jeg ikke siden fik lejlighed til at besøge museet i Gjern.

Og nu var der så lastvognstræf, og jeg traf den hurtige beslutning, at nu ville jeg til Gjern, dels for at se de forhåbentlig mange lastbiler, men sandelig også for at gense det bilmuseum, der havde gjort så stort et indtryk dengang i 1967.

Jeg blev noget chokeret, da det gik op for mig, at der var gået 35 år. Meget er sket i de 35 år, i mellemtiden har jeg selv fået en dejlig Ford V8 sedan fra 1936, og den kørte jeg naturligvis i på denne dejlige sensommerdag.

Jeg huskede byen så nogenlunde, og jeg prøvede at gætte på, hvor det var slagteren og bageren havde boet dengang.

Og hvor er det mærkeligt med sådan et gensyn, man husker pludselig netop den dag for 35 år siden, man husker den lille Renault 4CV, man husker sommervarmen netop den dag, man husker duften inde i den lille Renault, og jeg kan pludselig også huske smagen af de kolde røde pølser og det tørre franskbrød.

I dag besøgte jeg også museet, og det var en stor fornøjelse. Nogle af bilerne kunne jeg huske, men mange nye er naturligvis kommet til. Men



Mack 1918, en af dem fra Århus Oliefabrik.





Chevrolet 1946. 117 hk. Originalt engelsk tippelad.



Scania Vabis 1965.



Diverse Mercedes-Benz, den røde firehjulstrukket.



Scania Super 1970.



International.



Dodge 1952.



stemningen derinde var som for 35 år siden, og da jeg vandrede ned til hallen med magasinet, ja da havde jeg det akkurat som dengang i 1967.

Der er i dag ca. 140 køretøjer på Jysk Automobilmuseum, såvel personbiler som lastbiler og motorcykler.

Jeg må sige at det var en rejse tilbage i tiden, men en herlig rejse var det.

Nu måtte jeg ud og kigge på de mange lastbiler, og igen må jeg tilbage i tiden. Da jeg går rundt og kigger på dem alle, da husker jeg pludselig alle de små erhvervsdrivende fra dengang. "kartoffel-Møller" der kørte i sin Dodge lastbil fra købmand til købmand med sine kartofler. Nu jeg står foran en sådan Dodge lastbil, da kan jeg også pludselig erindre denne "kartoffel-Møller" og den specielle kartoffellugt inde i førerhuset og hjemme i hans garage.

Jeg husker også fragtbilerne fra dengang når jeg nu står og ser på de små Mercedes, Scania Vabis, Bedford m.fl. Dengang syntes jeg jo de var store, men i dag er de jo faktisk hvad man kalder for små. Jeg kigger ind i dem, hvor er de dog spartanske i forhold til nutidens lastbiler.

De små "håndværkerbiler" er her også, bl.a. Opel Blitz fra 1930'erne og 1950'erne. Nogle rigtig små slidere fra dengang. Min far havde sådan en i sin tømrervirksomhed, den havde fra ny kørt med margarine. Alt sådant noget husker man pludselig nu man står foran dem.

Dog savner jeg nogle mærker, f.eks. Hanomag, Borgward, Morris, Austin



Opel P1 årgang 1969. Combimodel på papegøjeplader.

og nogle af de ældre Volvo lastbiler. Jeg får øje på en Opel Olympia Rekord P2 fra ca. 1961, en varevogn på såkaldte papegøjeplader. Dengang havde personbiler sorte nummerplader, varevogne uden bagsæde havde gule nummerplader, og disse varevogne på gule nummerplader måtte ikke benyttes på søndage. Så var der en "mellemting", nemlig papegøjepladerne, der var gul/sorte.

F.eks. havde Randers kendingsbogstaverne VL efterfulgt af 5 cifre, lad os f.eks. sige VL 50.788.

VL stod så i et gult felt, medens cifrene stod i et sort felt (se foto af omtalte Opel). Disse nummerplader er der meget, meget få af tilbage.

En varevogn med papegøjeplader kunne lovligt monteres med et bagsæde, men der måtte absolut ikke være

monteret sideruder i bilen. Disse var afblændede med stålplader. Ordningen blev først ændret i 1969, hvor det blev lovligt at montere sideruder.

Kigger man i blade fra dengang, da blev bilerne tilbudt i 3 udgaver: Som personbil eller stationcar på sorte nummerplader, som ren varevogn på gule nummerplader, som stationcar uden sideruder på papegøjeplader.

Alt dette kommer jeg i tanke om her i Gjern foran denne skønne Opel P2, endda med tagbagagebærer, som mange håndværkere benyttede dengang. Denne Opel har den meget benyttede blå farve. Jeg kigger ind i den og mindes de mange ture i min fars tilsvarende Opel dengang. Det hvide rat med den forkromede hornkontakt, det tidstypiske speedometer med en 3-farvet skala, der kørte som en streg jo hurtigere man kørte. Over 100 km/t skiftede farven til rød.

Plasticindtrækket kan jeg også huske, og jeg kan også erindre den tikkende Opel motor.

Opel Olympia Rekord P2 var en smuk vogn, men nu jeg står foran den, da kommer jeg til at tænke 2-3 år videre frem, til året 1963/64, hvor den blev afløst af Opel Rekord A-model. Den



Citroën 1949? Import fra Frankrig.

var mageløst smuk, der var lidt amerikansk Chevrolet over den. Den blev også en særdeles udbredt håndværkerbil. Kig på gamle fotos, A-modellen ses overalt.

Jeg går fra bil til bil, og alle biler fremkalder episoder fra dengang. Det er virkelig en rejse tilbage i dansk erhvervsliv, og samtidig en påmindelse om, at årtierne er gået. De biler, der alle var aktive dengang, de er nu museumsgenstande, og vi går alle rundt og siger: "Kan du huske dengang . . ."

Hvor er det dejligt at se, at så mange mennesker gør så meget for at bevare disse lastbiler. Når man tænker på veteranbiler, så tænker de fleste vel på personbiler, men dagens træf i Gjern har vist, at det også gælder last- og varevogne. Netop disse typer biler hørte jo bybilledet til dengang. Ser vi på gamle fotos, eller gamle film, så kører og holder disse køretøjer jo overalt og får hverdagen til at fungere, uanset om de kører med aviser, æg, kartofler, olie eller kreaturer eller noget helt andet. Lastbilerne og varebilerne har jo flyttet alle vore ting rundt i alle disse årtier.

Nyd vore fotos af disse erhvervskøretøjer og lad så fantasien slippe løs om tiden dengang . . .

Jeg kigger på bilmuseet for sidste gang, og lover mig selv, at der ikke skal gå 35 år inden jeg igen kommer tilbage og nyder synet af de meget, meget flotte køretøjer.

Jeg sætter mig bag rattet i min egen Ford V8 fra 1936 og forlader pladsen med de mange gamle lastbiler. Jeg er tilbage i nutiden, men hvor var det dog dejligt med denne lille endags rejse nogle årtier tilbage. Og måske er det på en måde Jysk Automobilmuseums skyld, at jeg styrer hjemad i min skønne gamle Ford V8, hvor lyden af de 8 cylindres pludren afslutter dagen i selskab med disse prægtige last- og varevogne.



VW Rugbrød fra 70'erne.



Landrover 109D 1965 - dens fortid fremgår tydeligt.



Bedford 1956. Har kørt med benzin for Dansk Esso i Marstal på Ærø. Senere vandvogn for brandvæsenet samme sted.



Mod nord og syd

Det var ikke så ualmindeligt som man måske skulle tro at køre langt med bil eller motorcykel i motorkøretøjernes første årtier. Den aldrende redaktørs FIAT fra 1923 var for eksempel på besøg i sin fødeby Torino da den var ganske ny og var flere gange senere i Østrig - også så sent som i 1954, da den lige havde skiftet ejer for første gang.

Endnu tør nogle - som man ser af vores billeder. Brdr. Thomas og Henrik Thostrup med far var i først- og sidstnævntes Sunbeam Rapier Serie 2 årgang 1958 med Camplet teltvogn årgang 1987 til Nordisk Rootes stævne i Båstad og planen var at køre lidt op i Sverige og et smut forbi Norge. Men turen blev lidt længere, for fatter havde aldrig været i Lapland og hvorfor ikke? Så Polarcirklen blev krydset i 25 graders varme. Og når de ikke nåede til Haparanda var det fordi arbejdet kaldte derhjemme.

I alt tilbagelagt 3.919 km uden andre problemer end et par stenslag i lakken og en bule i lydporten fordi vejen et sted var sendt til ombygning.

Veteran Tidendes ankermand Ole Callesen kørte med sin Bente den modsatte vej med Volvo P1800A 1961 og en sønderjysk Handy campingvogn fra sidst i halvtredserne. Ruten var fra Aller ved Christiansfeld til Basel, Bern, Matigny, Mont Blanc, gennem tunnelen til den italienske Riviera, Monaco, Nice, Grasse, Grenoble, Lyon, Luxembourg, Trier og hjem. Eneste uheld var at lydporten to gange lagde sig til hvile på vejen, men heldigvis begge gange da vognen holdt stille, og anden gang lige efter hjemkomsten. I alt tilbagelagt 4.500 km.



Attest. 57

L. E. Glad og Co 4/5
 boende Ved Jernbanen Station II

har for Politiet anmeldt at være ^{Ejer} ejer af en
 fra Fabrikken *Isotta Fraschini* *Italien*

Model Motovogn
 Type *Personbil*

udgaaet *1925* bestemt til *Personbil*

Mærke og Chassistype *8A - 1925* Fabriknr. *869* Stat *821*

Drivkraft *4 H.P. Benzol* Cylindertal *8*

Cylinderdiameter *95* mm Slaglængde *120* mm

Fodbremse *4 hj. mech* Haandbremse *4 hj. mech*

Egenvægt *2725* kg Største Brede *1300* mm

Ladningens Maksimalkvægt *600* kg Karosseritype *4 Plads Cabriolet med 2 Sæder*

Største Vægt med fuld Last *3325* kg Førerhuset indrettet for *2* Personer.

Indrettet til at befordre *4* Personer. Særligt Tilbehør *Resp. f. Flyg*

Førerhuset indrettet for *2* Personer.

Kørehastighed *60* km Særligt Tilbehør *Resp. f. Flyg*

Anmærkning

Aksestryk	Førstel	Bagstel
	1425	1300

Gummibeklædningens Art *Læder*

Gummibeklædningens Dimensioner *600 x 20*

Første Indr. *København* under *N 1796* fra *8/1 1927* til *1 19*

senere *318* *1933-2010* *1940*

N 10.073 *1616* *1947* *1 19*

1 19 *1 19*

1 19 *1 19*

1 19 *1 19*

Toldvæsenets Afgiftsattest udstedt den *16/6 1947* som Nr. *750* at *K.S.*

Køretøjet er sidst synet og godkendt den *16/6 1947*.

Ansvarforsikring tegnet ved Police Nr. *73.586* med *Oslo Lloyd*.

Køretøjet er sidst indregistreret den *16/6 1947* som Nr. *K. 10.073*

København's Politi, Motorkontoret, den *4/7 1947*

[Signature]

Attesten maa opbevares til Brug ved evt. Selg eller Bopælsforandring.
 Opmærksomheden henledes paa, at den foretagne Undersøgelse ikke omfatter Lygternes
 Iufstilling, og at Godkendelsen kun gælder, saalænge Køretøjet er overensstemmende med foran-
 staaende Angivelser.
 Ny Anmeldelse er saaledes navnlig nødvendig:
 Naar Køretøjets Egenvægt forøges ved Passering af nye Dele eller ved Ombygning af
 de nuværende med længere Dele.
 Naar Gummibeklædningens Art forandres.
 Naar et som Personautomobil anmeldt Køretøj anvendes som Vare- og Lastmotorkøretøj
 eller omvendt.
 Naar et Køretøj, der ikke er godkendt til erhvervsmaessig Personbefordring, agtes anvendt
 til saadant Brug.
 Naar Drivkraften ændres.

M. - A. III.
 L. 17. 1947.

Føljetonen

Nu har vi det uigendrivelige bevis for at den meget omtalte danske Isotta Fraschini er en 8A og at den blev indregistreret første gang i København 8. januar 1927.

Registreringsattesten er ganske vist fra 1947 og har derfor afvigende oplysninger om karosseriets form og dækbeklædningen. Men dens oplysninger i øvrigt står naturligvis til troende. Stel- og motornummer fremgår også tydeligt. Attesten meddeler endda vognens årgang som 1925.

Som det fremgår har vognen skiftet nummer flere gange. Bemærk egenvægten på 2.725 kg og oplysningen om bespænding til påhængsvogn, nemlig en ethjulet Wyta.

Men det interesserer naturligvis hverken Christie's auktioner eller vognens tidligere amerikanske ejer - og hvem der nu har Isottaen ved vi stadig ikke.

oer



Gunnar Sørensens Morris Ten Four 1934. Henning Hansens Ford V8 1946. Bent Larsens Ford Jeep 1943. Poul Jensens Simca Aronde 1956.

Høsttur fra Kværkeby

Tekst og fotos: Kaj Wredstrøm

16 biler med 28 personer var tilmeldt det årlige Høstløb, som denne gang var lørdag den 31. august. Løbet var delt med manøvreprøver om formiddagen, hvor Preben Boisen havde fundet på nogle sjove og svære prøver, som at køre én dækomgang og derefter et bestemt antal meter, fra 14 til 37 meter. Det er sværere end det lyder. Så skifte hjul på tid, så køre omkring en stor traktor med hænger, bagefter kunne fortælle hvilket fabrikat, hvor mange hjul og hvor høj den var. Parkere midt mellem to faste punkter, forfra og bagefter. Efter frokost et løb gennem små landsbyer i det meget smukke Midtsjælland. Løbet sluttede med en sejltur på Sorø Sø. Så tilbage til præmieuddeling i Kværkeby. Stor tak til Preben Boisen og de friske medhjælpere for en vellykket dag, siger også Benthe og Henning Funch Larsen.



Bent Larsen skifter et ret fastsiddende hjul på sin Ford Jeep 1943.

En spids af Henning Hansens Ford V8 1945. Poul Jensens Simca Aronde 1956. Zezza Neergårds MG A 1956. Mogens Andkjær's Mercedes-Benz 1964. Kai Wredstrøms Ford Anglia 1960.



Her Ole Poulsen, der skifter hjul på Volvo Amazon 1968.

Jaguar XK 150 S



Tekst og foto: Hans Pedersen

Det fornemme bilmærke Jaguar forbinder de fleste med rigtige sportsvogne og racerbiler. Navnet lugter langt væk af fart og dramatik.

Det hele begyndte i 1920'erne, og det var ikke biler det drejede sig om, men derimod produktion af sidevogne til motorcykler. William Lyons var kun 20 år gammel, da han startede som selvstændig, og det var i kompagniskab med en anden William, nemlig William Walmsley, og firmaet kom til at hedde Swallow Sidecar Co. Men i 1928 påbegyndte man en produktion af bilkarrosserier, og man ændrede navn til Swallow Sidecar & Coachbuilding Co. Samme år, 1928, flyttede firmaet fra Blackpool til Coventry. Produktionen af sidevogne til motorcykler var stærkt aftagende, og man ændrede igen firmaets navn til Swallow Coachbuilding Co.

I 1931 meddelte William Lyons at han på biludstillingen i London i oktober ville vise en ny og spændende bil frem for offentligheden.

William Lyons samarbejdede med den engelske bilfabrik Standard, der leverede chassiser og motorer til William Lyons. Standard havde en særskilt fabrik blot til at bygge motorer til William Lyons. Ved krigens afslutning meddel-



coupé 1959

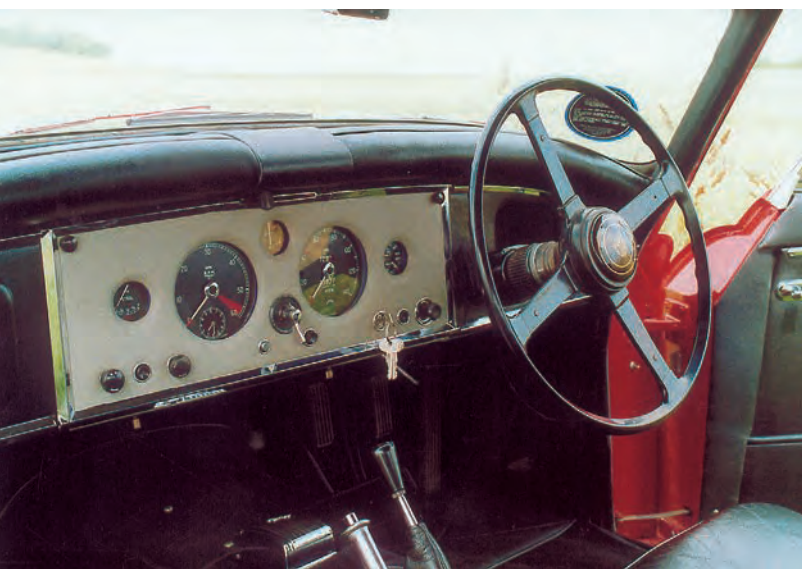
te Standard, at man ikke længere havde tid til at bygge motorer til Jaguar. Resolut købte William Lyons fabrikken, og maskinerne blev flyttet. Jaguar blev først et officielt registreret varemærke i 1945, men de første biler med navnet Jaguar kom allerede i 1935.

Frem til krigen i 1939 fremstillede fabrikken ca. 14.500 biler i alt. Det var såvel åbne som lukkede sportsmodeller. Af de allerførste 500 stk. S.S. 1-biler er der i dag kun ganske få tilbage. Denne S.S. 1 model var en coupé. Den blev efterfulgt af en S.S. II model, og så gik det ellers slag i slag med de kønne sportsvogne og saloon modeller, vi alle kender fra 1930'erne og 1940'erne.

Efter krigen var det ikke så fornuftigt at kalde bilerne S. S. så i 1945 ændrede man igen firmanavn til Jaguar Cars Ltd. På biludstillingen i Earls Court i oktober 1948, i øvrigt den første biludstilling i England efter krigen, viste Jaguar den nye Jaguar XK120 frem. Den havde en helt ny 6-cyl. motor med dobbelte overliggende knastaksler og et slagvolumen på 3442 ccm. Motoren ydede 160 hk.

Jaguar XK 120 var i produktion fra 1949 til 1954, og den blev en stor succes med en samlet produktion på 12.055 stk. fordelt på 7612 roadstere, 2678 fixed head coupeer og 1765 dropheads. Den skrev verdenshistorie en dejlig





majdag i 1949, da den præsterede en gennemsnitsfart på 132,60 mph (ca. 213 km/t). En stjerne var født. Oprindeligt skulle XK120 blot være en slags blikfang for Jaguar fabrikken, og William Lyons bestilte kun 200 eksemplarer. Der var det specielle ved denne ordre på 200 biler, at de alle skulle have karrosseri i aluminium. Men modellen blev utroligt populær og efterspurgt på biludstillingen i 1948, og hvad der blot var tænkt som et reklamefremstød på 200 biler blev frem til 1954 til i alt 12.078 biler. De øvrige producerede biler var fremstillet med almindelige stålkarosserier.

Det berømte navn XK120 relaterede til bilens tophastighed på 120 miles. Den blev i 1955 efterfulgt af Jaguar XK140, der stort set havde samme linier, dog var der ændret lidt hist og pist. Bl.a. havde XK140 større kofangere. Og den kunne - som man ser af navnet - køre endnu hurtigere. XK140 var i produktion fra 1955 til 1957.

Næste model blev Jaguar XK150, der blev fremstillet fra maj 1957 til oktober 1960 i sammenlagt 9398 eksemplarer.

Og nu er vi fremme ved dette Månedens Køretøj, en flot, flot Jaguar XK150 S. Bemærk det lille S, det betyder ekstra ca. 50 hk i forhold til den almindelige XK150.

Bilens ejer, Ole Vad, har kørt den frem, og der står den så i al sin skønhed. Modellen hedder FHC (Fixed Head Coupe), og den er rød og en fryd for

øjet. Fra alle vinkler ser den dejlig og fræk ud - en rigtig herrevogn.

Bilen har fra ny kørt i det østlige England, Ole købte den i 1985, og den er totalt renoveret og står helt som fabriksny bil. Det har været en kæmpe opgave at renovere bilen, en opgave der kun kunne klares af en Jaguar-ekspert - og det blev den, og resultatet blev derefter.

Bilen er naturligvis højrestyret, og jeg sætter mig på venstre forsæde. Særligt at sidde her uden rat . . .

Ole starter bilen, og hvilken lyd. Markant anderledes end alle andre klassiske biler jeg har prøvet. Er det mon de 3 SU-karburatorer jeg kan høre? Vi kører langsomt ud ad sognevejen, men efter ca. 10 min. mener Ole motoren er varmet godt op, og nu bliver der trådt hårdt på speederen. Bilen rykker voldsomt og dramatisk, og den bliver ved, det lyder som om der ingen grænse er for vildskaben. Alle 6 cylindre arbejder, alle 253 hk er åbenbart disponible, en fryd for øret.

Motoren lyder som musik i mine ører, og hver gang Ole skifter gear - op eller ned - og motoren spiller, ja da forstår jeg pludselig meget bedre de mennesker, der har forelsket sig i netop Jaguar. Jeg må erkende, at dette er noget særligt.

Noget jeg ikke har været ude for før. Jeg er imponeret over mekanikken, men jeg er så sandelig også imponeret over de omgivelser jeg sidder i. Instrumentbrættet er vel i grunden det flotteste jeg nogensinde har set. Læderinteriøret, duften af læder, det unikke trærat med aluminium, instrumenterne, knapperne - ja det hele går i denne Jaguar XK 150 S op i en højere enhed. Bilen rykker fremad, Ole bremses, Ole speeder op igen - åh, hvilken fryd. Den hårde og kontante affjedring - hvor skønt. Bilen har 4 gear + elektrisk overgear. Skivebremser hele vejen rundt.

Bilen skal naturligvis fotograferes, så vi stopper op derude på sognevejen. Hvor herligt at fotografere denne XK150 S, den er så fotogen som bare pokker. Forfra, bagfra og fra siden. Lige meget - det ser bare flot ud. Her er ingen grimme vinkler, jeg kan bare skyde løs. Senere, da jeg får alle billeder fremkaldt, da nyder jeg synet endnu engang.

Her behøver jeg ikke sortere, de er alle mere end gode, den bil er bare dejlig at se på . . .

Det er lang tid siden Ole har været ude at køre i sin Jaguar, og han lyser op ligesom jeg. Ole udbryder: Jeg holder sgu mer' og mer' af den bil - jeg må til at bruge den noget mere. Og det kan jeg kun give ham ret i.

Den kabine er helt speciel i forhold til alle andre biler, jeg har siddet i. Er det mon lædersæderne, er det mon instrumentbrættet, er det mon det store trærat med 4 aluminiumseger, er det mon lyden af motoren . . .?

Det er svært at afgøre.

Jeg skal naturligvis også have et foto direkte forfra, og her i apparatets linse må jeg igen konstatere at den bil har design og former ud over det almindelige. Jeg ved ikke hvorfor, men jeg kommer til at tænke på andre biler fra 1959, jeg ser for mig en Opel Rekord, en Volvo PV 544, en Vauxhall blot for at nævne nogle af datidens biler. Og når jeg står her og kigger i linsen og ser XK150 S direkte ind i snuden, de elegante linier, kølerhjelmene, lygtedesignet, den knaldrøde lakering, ja da er det lige før jeg går i stå. Den er bare unik ud over alle grænser.

I parentes kan jeg tilføje, at det vist er første gang jeg har forelsket mig i en englænder . . . hm, hm . . .

Motorrummet er en studie for sig, jeg bemærker først de 3 SU-karburatorer, ventildækslerne og al den andet mekanik.

Flot og elegant indpakket.

Jeg falder lidt i staver over kofangerne, Er de ikke lidt store? Jo, i forhold til bl.a. XK120, men det var vel et krav fra det amerikanske marked. Det ser nu flot ud alligevel.

Hjulene er flotte og specielle med deres forkromede eger. Og kære læser, prøv at kigge på XK 150'eren bagfra. Mange biler er kønnet forfra, men

Jaguaren her er også mere end nydelig bagfra. Kig engang på de elegante baglygter, jamen de er jo nærmest mageløse.

Men det er altså underligt at sidde i venstre side af bilen, uden rat og pedaler . . .

Ole kører Jaguaren i garage. Endnu en herlig bil har vi fået præsenteret, og en stort tak for det.

Jaguar har i nyere tid haft en omtumlet tilværelse. William Lyons opkøbte det gamle hæderkronede firma Daimler.

En del Jaguar modeller fik Daimler front på og fik så en højere pris. Senere blev man fusioneret med BMC, British Motor Corporation, som også fremstillede Austin, Morris, Wolseley og Riley. Den nye koncern fik navnet BM, British Motors Ltd. (holdings-selskabet), men allerede et par år senere blev det lagt sammen med Leyland Group.

Sidste halvdel af 1970'erne blev meget ulykkelig for mærket Jaguar. I årene fra 1975-1978 blev Jaguar en del af Leyland Cars. Derefter indgik firmaet i det nye Jaguar-Rover-Triumph Ltd.. Formålet var at adskille luksusbilerne fra de mere almindelige hverdagsbiler.

Man mistede overblikket, og det gik alvorligt ud over kvaliteten på Jaguar bilerne.

I 1980 blev navnet igen Jaguar Cars Ltd. og da den britiske stat begyndte at sælge ud af sine virksomheder blev Jaguar privatiseret så sent som 1984. Sir William Lyons døde som 83-årig i 1985, og i dag er Jaguar jo ejet af det amerikanske Ford Motor Company. Men det er en helt anden historie . . .

TEKNISKE SPECIFIKATIONER

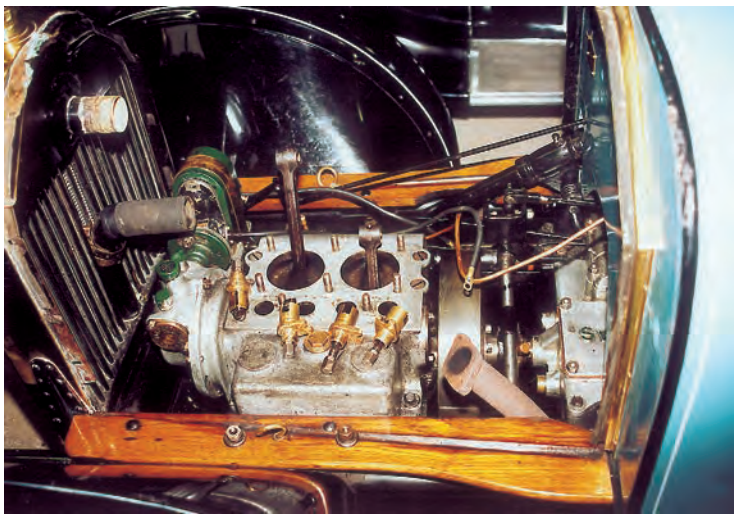
Antal cylindre	: 6-cyl. række-motor med 2 overliggende knastaksler.	
Slagvolumen	: 3781 cm ³	
Placering af motor	: foran	
Motorkøling	: vandkølet	
Antal hk	: 268 hk ved 5500 omdrejninger/min.	
Kraftoverføring	: baghjulstræk	
Antal gear	: manuel 4-trins, synkroniseret 2., 3. og 4. gear + elektrisk overgear, diff.-spær. : på bestilling også automatisk	
Kobling	: enkel tørplade	
Tophastighed	: 225 km/t	
Acceleration	: 0 - 100 km/t på 7 sek.	
Styretøj	: tandstang	
Bremser	: servoassisterende skivebremser hele vejen rundt	
Hjulophæng for ningsstabilisator	: uafhængig ophængning ned triangulararme, langsgående torsionsstave, teleskopstøddæmpere og kræng	
Hjulophæng bag	: stiv bagaksel med halvelliptiske bladfedre, teleskopstøddæmpere og krængningsstabilisator	

TIL SAMMENLIGNING Peugeot 406 årgang 2002 i højre kolonne.

Bilens egenvægt	: 1420 kg	1325 kg
- længde	: 4470 mm	4555 mm
- bredde	: 1640 mm	1765 mm
- højde	: 1395 mm	1396 mm

Der blev fremstillet 9398 eksemplarer af Jaguar XK150, alle varianter, og månedens køretøj er fremstillet i 4462 eksemplarer.

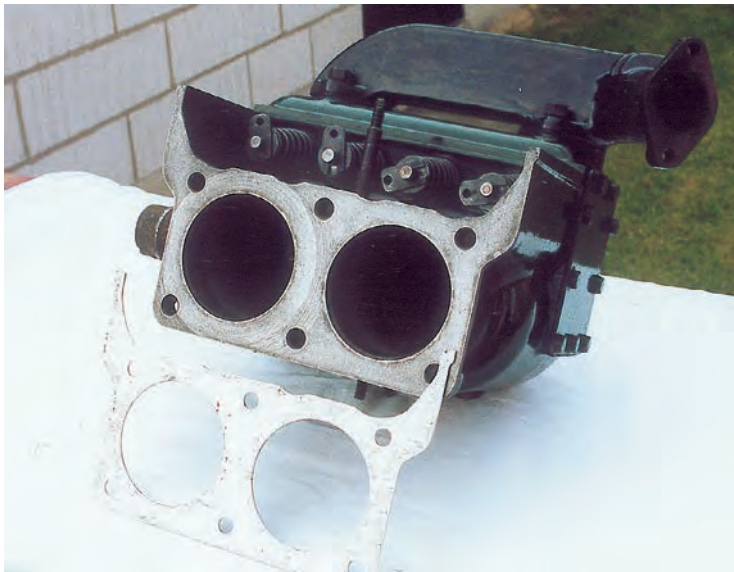
Og da denne XK150 udgik af produktionen i 1960/61, ja da bankede den næste berømte Jaguar allerede på døren, nemlig E-typen, som vi omtalte i VT i december 2001 i forbindelse med modellens 40 års jubilæum.



Her ses krumtaphuset med plejstængerne stikkende op, bemærk de fine ventillofterhuse af bronze, den del af ventillofteren der træder på knastakslen er en rulle der kører rundt.



Her ses de udskiftede bøsninger, spændeskiver og låseringe linet op foran stemplerne. De to små låseringe forrest i billedet er de nye der er anvendt. Man kan på billedet godt se en anbragt på plads i det venstre stempel.



Cylinderblokken set fra bunden, man kan godt skimte noget af honingen. Cylinder og topstykke er støbt i et stykke. Man ser tydeligt enderne af ventilerne, der har været afmonteret og sæderne i cylinderblokken er rettet op, derefter er ventiler og sæder håndslæbet sammen med sugekop og slibemasse. Det der læner sig op ad cylinderblokken er et afstandsstykke af aluminium med en tykkelse på 1.5 mm, det havde en tynd pakning af oliepapir på begge sider. Så vidt jeg kan se er de håndlavede, man har nok været bange for at de nye stempler skulle støde mod cylindertoppen.

Klubbilens tilstand

Af Iver Jensen

Klubbens Swift fra 1912 har i sommer deltaget i to arrangementer, nemlig Ringkøbingløbet og det nordiske Styrkeprøven, der fandt sted i Sverige. Efter løbene har jeg gennemgået motoren for at sikre driftsikkerheden når den igen skal ud at køre.

På grund af mangelfuld kompression på begge cylindre og et stort oliespild imellem cylindre og krumtaphus, afmonterede jeg cylinderblokken for at udskifte stempelringe og pakninger. Ved at studere billedserien om Swiftens reparation i VT nr. 247, kunne jeg se at stemplerne efterfølgende på et eller andet tidspunkt er udskiftet, det behøver der ikke at være noget galt i eftersom den slags motordel slides ved brug. Men de nye stempler der er anvendt var ikke monteret fagligt korrekt, krydspindene i plejstængerne er forholdsvis tynde, udvendig ø mål 14.3 mm, indvendig ø mål i de nye stemplers gennemboring til krydspindslejrering er 21 mm. For at udligne dette spillerum var der monteret nogle løse og flydende bøsninger, der var helt utilstrækkelige. Op og ned i plejstængernes længderetning var der et slør på 1,5 mm. For at forhindre krydspinden i at bevæge sig igennem stemplets låsering og ud i cylinderen var der anbragt en almindelig spændeskive mellem låsering og krydspind i begge sider, og for at få plads til dette var der slebet af krydspindenes ene ende.

I samråd med et lokalt cylinderværksted blev vi enige om at den bedste løsning ville være, at de fremstillede 4 nye bronzebøsninger med en lille krave. Der blev drejet ud i stemplerne, hvorefter de nye bøsninger blev presset i stemplerne indvendig fra, således at kraven vender ind mod plejstangen. Indvendigt i de nye bøsninger blev der uddrejet riller til nye, mindre låseringe. Plejstangsløjrerne og krydspindens lejrering i plejstangen er heldigvis fuldstændig fri for slør. Cylindrene blev honet og det hele blev samlet med nye stempel- og olie-ringe.

Jeg gennemgik ved samme lejlighed magneten og monterede nogle nye, varmere tændrør. Bilen kørte rigtigt godt på den første prøvetur, men desværre begyndte tændingen ret hurtigt at sætte ud, det fik jeg dog justeret igen, men må konstatere at magneten er ret svag og jeg vil anbefale at den bliver grundigt renoveret inden Swiften igen skal ud og præsentere klubben

Læserbrev

Efter DVK's normale regler for tilskud til løbsarrangementer indsendte jeg som arrangør af Stevns-Løbet 2002 efterfølgende billeder og deltagerliste, samt diverse avisomtale til DVK's kontor i Nivå. Det er imidlertid en stor skuffelse og forundring at redaktionen har tilladt sig at anvende mine billeder uden tilladelse i forbindelse med et uvenligt læserbrev fra det "ærede" medlem hr. Svend Dråby.

Det er i øvrigt usandt når hr. Svend Dråby påstår, at jeg deltager med flere biler, jeg var løbsleder og deltog ikke i løbet, der deltog biler, som jeg ejer, men med andre kørere. Disse biler er alle synet og godkendt og jeg skal meget beklage, at jeg ubetænksomt har overtrådt reglen vedrørende prøveplader, men mener ikke at have tilsidesat sikkerhedskravet ved prøvepladeordningen, da bilerne som nævnt er synet og godkendt. Hr. Svend Dråbys udtalelse om, hvad jeg har sagt om det højtidelige ude på landet må stå for egen regning.

Da jeg arrangerer Stevns-Løbet for egen regning og risiko kan jeg i øvrigt ikke se med hvilken kompetence hr. Svend Dråby kan afgøre, om det er i orden eller ej at der deltager flere af mine biler. Hr. Svend Dråby var under løbet også fremme med kritik af afviklingen, da han havde fundet en mindre fejl i rutebeskrivelsen.

At være med i et veteranløb, enten som arrangør eller deltager, skulle gerne være en glæde og fornøjelse, og at der begås fejl er vel menneskeligt. Som arrangør er det derfor lidt kedeligt, når der en gang imellem kommer deltagere, som åbenbart kun er ude på at kritisere og ødelægge lysten til at arrangere løb. Vi har gennem årene haft mange glade og tilfredse deltagere i Stevns-løbene, og vi tror ikke de fejl vi har begået har skadet interessen så meget, som så mange andre ting der gennem tiden er foregået i DVK.

Venlig hilsen
Hans Peter Nielsen

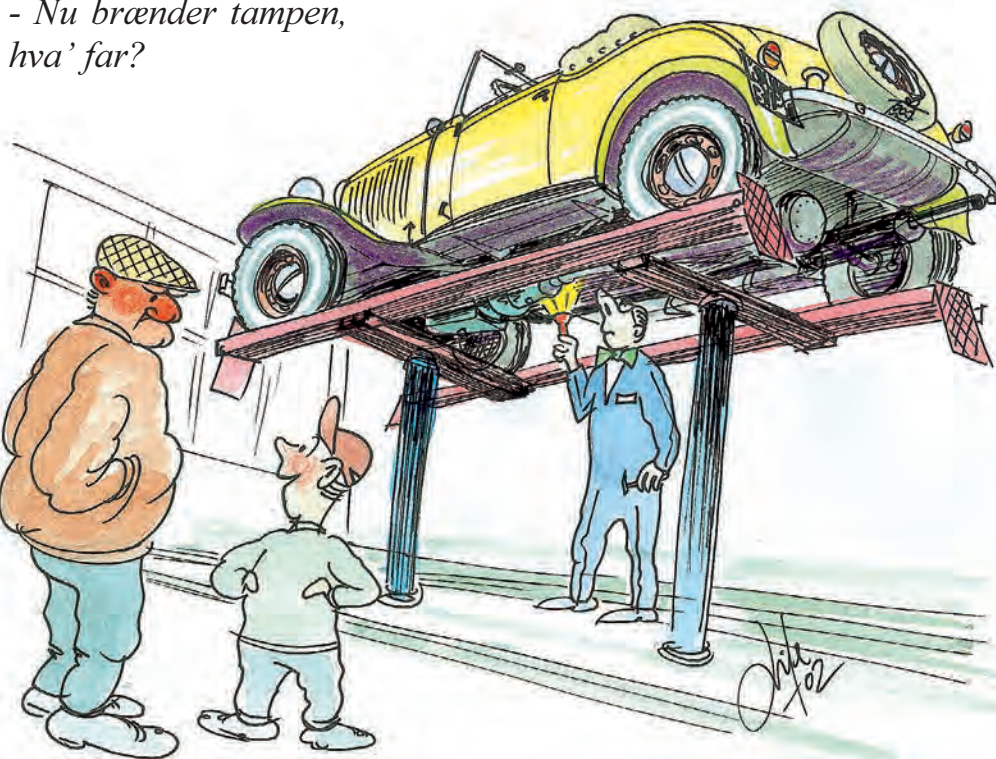
Kære Hans Peter

Jeg har godt nok aldrig før været ude for at DVK fik tilsendt løbsbilleder som vi ikke måtte bruge i bladet. Der kom i øvrigt ingen tekst eller billeder fra løbet fra anden side.

Og så vil jeg for en ordens skyld erindre om, at du fik chancen for at svare på Svends indlæg i samme nummer, men udtrykkeligt frabad dig muligheden.

Jeg ved at Svend har svaret dig personligt på ovenstående, men han ønsker ikke sit svar i VT.

- Nu brænder tampen,
hva' far?



MØDESTED KVÆRKEBY

Af Egon Wang Neesgård

Vort mødested i det midtsjællandske er en stor firelænget gård i Kværkeby ved Ringsted, Steffensgård. Gården ejes af Preben Boisen, der erhvervede den i 1980 og foretog en gennemgribende restaurering. Som et kuriosum kan nævnes, at gårdens første ejer i 1895 også hed Boisen. Der er dog ingen familiemæssige relationer mellem ham og Preben Boisen, der indtil for 2 år siden ejede et aktieselskab med over 50 ansatte. Han opførte store industribygninger til mange formål. Virksomheden oprettede han i 1968 i Sønderjylland, hvor han kommer fra. Han fandt senere ud af at der også var muligheder for at bygge på Sjælland og flyttede til Kværkeby.

Boisen er velkendt i veteranbilskredse, idet han har været formand i Borgward-klubben og senere i Rover-klubben. Han oprettede mødelokaler for motorfolket i en længe af sin gård, og som det kan ses af billederne er det velindrettede lokaler, der kan rumme mange mennesker. Foruden at give plads til vore mødelokaler har han hestebokse i en anden længe af gården, så aktiviteterne på Steffensgård er mange.



DVK fik kontakt med Boisen i 1994. Det var vor daværende, desværre nu afdøde, formand John Jacobsen, der fik en aftale i stand, og det har været til glæde for mange medlemmer, som synes der er for langt til Nivå bare for sådan en lille aftentur.



Nu har Boisen kun sit store landbrug at passe. Men i de nybyggede magasiner er der fyldt op med veteranbiler fra halvtredserne og fremefter. De står i snorlige rækker, idet alt på Steffensgård er præget af orden, hvilket ses både ude og inde. Et stort, ”velmøbleret” værksted hører også til, men desværre har han ikke tid til at restaurere ret meget på de mange biler, der er opmagasineret.

For nogle år siden var der mange der mente at Boisen havde en skrue løs, når han overhovedet gad interessere sig for efterkrigsbiler. Dem var der slet ikke interesse for. Var man rigtig veteranbilmand, skulle de da i hvert fald være fra tyverne eller til nød trediverne. Men mon Boisen alligevel ikke på et eller andet tidspunkt i nærmeste fremtid vil få glæde af sin samling på den ene eller den anden måde? Tendensen er der.



Billedtekster øverst fra venstre:

- 1
Luffoto, taget af Preben Boisen selv.
- 2
Boisen med en nyerhvervet Lancia coupé.
- 3
Gårdspladsen. Vi har indgang i porten. Selv om der står Slyngelstuen ved døren, er der også adgang for pæne mennesker.
- 4
Som man kan se er der masser af parkeringsplads.
- 5 - 6
Der mangler ikke noget, heller ikke plads. Bag forhænget er der en storskærm til video.
- 7
Det er ikke kun en have, det er en park.
- 8 - 9 - 10
Udsnit af de mange biler i magasinet. Boisen har det princip at de alle sammen skal kunne starte.



Renault nostalggi

Tekst (med hjælp af Henrik Stenholt) og fotos: O.E. Riisager

Det blev et bevæget gensyn, da ca. 35 gamle medarbejdere i det hæderkronede firma Brdr. Friis-Hansen søndag formiddag den 15. september indfandt sig til morgenmad i Sommers kantine i Nærum, som indledning til en lang dags program sammen med godt en halv snes medlemmer af Renault Veteranerne. Der var deltagere fra hele landet.



Firmaet blev stiftet i 1916 af Einar og Svend Friis-Hansen og slog sig op som importør af Harley-Davidson I efterkrigsårene var importen af Renault det vigtigste. Men i 82 bukkede firmaet under for tidernes ugunst. Initiativtager til arrangementet var fra Renault Veteranerne Henrik Stenholt, der havde lagt et stort arbejde i det sammen med en tidligere ledende medarbejder i firmaet, Vagn Kjøge. Det omfattede en rundtur til de gamle steder i København og omegn hvor firmaet i tidens løb havde haft til huse, og til sidst besøg hos den nuværende importør af Renault (Volvo) hvor man kunne undre sig over at det der i gamle dage krævede cirka 125 mennesker i hovedafdelingen nu klares af færre end 10. Dog arbejder enkelte både med Renault og Volvo. End ikke

forhandlernes bestilling af ny biler går i dag til importøren, men foregår online til Frankrig. Og der befinder sig hverken biler eller reservedele hos importørfirmaet.

Ved morgenmaden fortalte hver enkelt deltager om sin karriere og - hvad en enkelt dame lagde megen vægt på - nuværende alder. Der viste sig at være opstået ikke ganske få ægteskaber blandt kolleger hos Brdr. Friis-Hansen. En del var naturligvis nu pensionister, andre var fortsat i bilbranchen, nogle var blevet noget helt andet. Længst anciennitet havde tidligere lagerchef John Hannibal, der begyndte som lærling i 1945.

Blandt deltagerne ragede en gammel, rank herre op, Christian Friis-Hansen, søn af den ene af stifterne, Svend Friis-Hansen. Også han havde selv ar-

bejdet i firmaet siden 1946, i øvrigt efter en fortid til søs ligesom faderen. Der deltog også en datter af Einar Friis-Hansen og hendes datter igen, begge havde haft tilknytning til firmaet, henholdsvis som bestyrelsesmedlem og ferieafløser.

Den lange dag sluttede med spisning i en af familiehaverne i Pile Allé på Frederiksberg. Alt var gået godt. Transporten skete til dels med køretøjer, som Renault Veteranerne stillede med - der sad dog ingen bag på Poul Jørs' Harley-Davidson motorcykel.

På billederne ser man 4 CV Luxe 1956, 4 CV Luxe 1961, R4 Export 1968, Dauphine 1959, R 10 1966 (som i Frankrig ligesom forgængeren R 8 hed Major, men det navn havde FDB lagt beslag på til diverse køkkenmaskiner



mm.), R 12 Break 1953 (den grønne stationwagon), R 15TS 1972, den mørkerøde, kørt af mekaniker Børge Pedersen fra Svinninge, han kom i lære hos Renault i Svinninge på sin 15 års fødselsdag i 1960. Der var også en lille varevogn, som de fleste af os nok ville kalde Juvaquat, men den fik navneforandring til Dauphinoise Service Fourgonette (i Danmark for nemheds skyld AHG), navneændringen kom da typen i 1956 for anden gang skiftede motor, nu til den topventilede 845 cc fra Dauphinen. Juvaquat stammer helt tilbage fra 1937, forlygternes placering var stærkt inspireret af den et år tidligere Opel Olympia. Renault Junior 1953, turistbus med karrosseri formentlig fremstillet i Ålborg. Og endelig den mest usædvanlige af vognene, Henrik Stenholts egen JP4 1979. Den eneste af vognene, som ikke er indført af Brdr. Friis-Hansen, den blev nemlig købt sidste sommer da Henrik så den til salg ved en vejkant i nærheden af Cognac. 4'eren blev fra 1968 fremstillet i en åben model, Plein Air, i 1970 afløst af Rodéo-serien, som heller ikke slog igennem. Citroën Méhari var løbet med det marked. Men midt i halvfjerdserne begyndte den lille karrosserifabrik CAR Système at ombygge brugte 4 til en åben model. Den blev kaldt JP, som med god vilje kan udtales som Jeep. De gik godt, og i 81 besluttede Renault at købe Car Système, og derefter blev JP4 lavet som ny vogn og solgt i ret stort tal og i tre versioner. Modellen forsvandt sammen med R4 i 1992.





Stelnummer

Selv om vi ikke har modtaget mange tilbagemeldinger fra de mange af jer som allerede har været igennem de periodiske syn med veterankøretøjerne, så er der forskellige problemer som vi gentagne gange hører om.

Et af disse er at det nogle steder volder bilinspektørerne problemer hvis vore biler og motorcykler ikke har noget stelnummer, som er en af de første ting deres rutine siger de skal undersøge.

Der kan være flere grunde til at bilinspektørerne bliver mistænksomme når der ikke er et stelnummer at forholde sig til. For det første er det en indarbejdet vane at sikre sig at det fremstillede køretøj er det som det giver sig ud for, for det andet er der trods alt ikke så mange køretøjer som fremstilles til syn der er så gamle at der intet krav om stelnummer er.

Kravet om stelnummer kommer først 1. juli 1956, men mange køretøjer har det langt tidligere. Stelnummeret er indført for at undgå fusk og svindel og fordi mange fabrikanter tidligere alene brugte at give motoren nummer og at det var grundlaget for at identificere køretøjet.

Nu har motorer den kedelige egen-skab at de slides og derfor ind imellem må udskiftes, tidligere kunne det kun ske lovligt ved at det blev stemp-let på toldattesten.

Denne praksis stopper engang i 60'erne, helt bestemt vides ikke, selv har jeg set det op i 1963.

Mange af jer vil sikkert have undret jer over at stelnummeret på jeres 1930-model svarer til et 1928 motornummer, det skyldes formentlig at maskinen er skiftet og bilen derefter har fået den "nye" motors nummer.

Med indførelsen af de grå registre-ringsattester sidst i 1960'erne forsvin-der motornummeret fra registrerings-

Typegodkendelse

JUSTITSMINISTERIET

København, den 23. December 1931

Ford A - 1931.

M 3/1931

Typegodkendelse.

Firmaet Ford Motor Co. A/S,
boende i København,
der repræsenterer Fabrikken Ford Motor Co. i U. S. A.,
har for Chassis Ford A - 1931, der er kendetegnet ved
Typebetegnelsen A, fremlagt fyldestgørende Garantier,
der efter foretagen Undersøgelse af det paagældende Køretøj vil være at lægge til Grund
for Godkendelsen:

Chassis Egenvægt	775 kg
tilladte Chassishæstning	1025

største tilladte Vægt med fuld Last 1800 kg.

hvoraf dog højst 1300 kg maa falde paa Bagakslen*). Karrosseriets Længde vil være at
bestemme i Overensstemmelse hermed, idet dog bemærkes, at Ladets Midte skal ligge
lodret over eller foran Bagakslen.

Chassisets Typebetegnelse er angivet paa venstre Side af Motor.
Stelnummer findes ikke, Motornummeret paa venstre Side.

Køretøjets tekniske Data er iøvrigt som nedenfor anført:

- 1) Drivkraft: 4-takts Forbrændingsmotor for Benzin eller lign.
- 2) Maskindimensioner: Antal Cylindre: 4 Boring: 98,4 mm, Slaglængde: 108 mm.
- 3) Transmission: Kardan.
- 4) Antal Udvekslinger i Gearkasse: 3 Fremgear 1 Baggear.
- 5) Differential: spiralskaarne Hjul.
- 6) Fjedere: Tværfjedre Forfjeder halvelliptisk Bagfjeder halvelliptisk.
- 7) Rammedimensioner: Højde 102 mm, Brede 44,5 mm, Tykkelse 4,76 mm.
- 8) Styreapparat: Skruer-Skruehjul.
- 9) Bremsapparater: mekaniske.
Fodbremse: indvendig ekspanderende 4-Hjuls.
Haandbremse: indvendig ekspanderende paa Baghjul.
- 10) Chassisdimensioner:
Sporvidde fortil: 1416 mm, Sporvidde bagtil: 1416 mm, Akselstand: 2629 mm.
Afstand fra Forbrædt til Bagkant af Chassisramme 1860 mm.

*) Ved 3-akslede Køretøjer begge Bagakser tilsammen.

P. M. V.
E. B.
Colov.
fg.

Side 15

attesten, i øvrigt samtidigt med at oplysningerne om seneste og første registreringsnummer forsvinder fra attesterne.

En Ford A har for eksempel aldrig haft et egentligt stelnummer, nummereringen har relateret sig til motorens nummer, som blev stemplet på fabrikken i Dearborn når den blev godkendt ved slutkontrollen. Nogle steder brugte man at slå motorens nummer i rammen, men langt fra alle steder.

Af bilinspektionens vejledning fremgår at stelnummer skal kontrolleres, og at bilinspektøren i de tilfælde hvor det ikke kræves, skal skønne om køretøjet er det som det giver sig ud for.

Det vil han i mange tilfælde kunne ved at kontrollere motornummeret, eller ved at checke den forhandlerplade som sidder i mange af vore biler og som oftest angiver bilens originale motornummer (dvs. er motoren skiftet kan der være uoverensstemmelser).

Som kuriositet gengiver vi den originale typegodkendelse af Ford A, det er en af de allerførste af slagsen, af den fremgår det helt klart at "stelnummer findes ikke"

Har du haft problemer med stelnummeret ved syn hører vi gerne fra dig.

Henrik Thostrup

Munkebjergløbet 2002



Deltagere ved Fårup Sø. Lotus 7 tilhørende Tina og Erik Sallingboe, Triumph TR8 tilhørende Flemming Rasmussen og MG A tilhørende Dorte og Bertel Bertelsen.

Tekst og fotos Hans Geschwendtner

Munkebjergløbet blev kørt for 6. gang den 10. august i strålende solskin, med dansk, svensk og britisk deltagelse.

Der deltog 95 køretøjer, opdelt i 9 grupper, som kørte den 116 km lange rute rundt i Vejle Ådal, hvor der skulle besvares 24 forskellige opgaver og spørgsmål.

Vinder blev Carsten Stender i Jaguar XK120 foran Ulla og Knud Engsig Jensen i Morris Minor og på tredjepladsen Arne Jacobsen og Liljan Connor i Jaguar XK120.

Længst væk præmien gik til Tom og Pauline Chapman fra England i Jowett Jupiter, og ældste bil havde Ole Hübbe med sin FIAT 509 fra 1925.

Den traditionelle årets dummeperter gik til Peter Geschwendtner med Austin-Healey Frogeye for at løbe tør for benzin under løbet.

Der blev også uddelt holdpræmie, hvor det gjaldt om at gætte holddeltagernes samlede vægt.



Deltagere til frokost på Borkop Vandmølle - MG B GT tilhørende Sören og Agnete Hammer fra Sverige, Renault 4CV tilhørende Peter Sørensen, MG B roadster tilhørende Bentr Juliussen og Jaguar XK120 tilhørende Karen Klint og Borge Ingvorsen.

Månedens personprofil

SVEND CARSTENSEN I



En flot privatchauffør med sin MG SA med Tickford karrosseri.



I Dragør.

Af Egon Wang Neesgård

Det kan naturligvis ikke undgås, når man er medlem af en klub med over 4.500 medlemmer, at der er flere med samme navn. Således også i DVK. Vi har to, der hedder Svend Carstensen, og for at undgå misforståelser skal det præciseres, at vi her fortæller om ham der i en flot, rød lakajuniform på cykel hjælper veterankørerne på rette plads ved de årlige, store stævner i Gavnsø Slotspark.

Oprindelig malermester og ansat i Københavns kommune. Forhenværende antikvitethandler i Dragør. Nu

er butikken flyttet til Bornholm. Svend Carstensen har altid været interesseret i gamle ting, også når det gælder biler. Han har haft mange, og da han er god til at købe og sælge er det blevet til en del.

Han boede på et tidspunkt på Amager Landevej, hvor han havde værksted i gården. Der restaurerede han selv biler, blandt dem en MG TD fra 1952. Den blev købt et mystisk sted ved Hareskoven, og han skulle selv køre den hjem. Desværre skete der et lille uheld på hjemturen, idet motoren simpelthen faldt af. Vognen kom så hjem med Falck og blev restaureret og kørt med i over ti år og derpå solgt. Det endda så godt at Svend kunne købe eget hus på Genuavej.

På et tidspunkt købte han to gamle Nimbus motorcykler for 500 kroner. Han restaurerede den ene og tog igen til England for at besøge det meget store marked Beaulieu International Autojumble. Her traf han en køber til sin Nimbus. Denne køber havde en dejlig lille MG Double 12 fra 1929. Det er den åbne model, som vi ser en gang imellem. Den hedder Double 12 fordi den vandt et løb i Irland over 2 x 12

timer. Svend købte også en MG SA i Nordengland, i meget dårlig stand, men komplet. Den blev restaureret over nogle år og vandt mange priser i ind- og udland. En Austin 7 og et par Morris 1000 har været gennem Svends hænder. Han købte senere end Alvis 1954 i England, men da afgiften ville blive kr. 85.000 kom den ikke på danske plader.



Den TD som tabte motoren undervejs hjem.



M-type - også kaldet Double 12.

Svend Carstensen har været formand for MG Car Club Danish Centre (MG klubben) i to omgange, i alt cirka 10 år. Han trak sig på et tidspunkt tilbage, men blev opfordret til atter at blive formand. Også englænderne har haft bud efter ham, idet han har været dommer ved Concours de Charme på Silverstone i slutningen af 80'erne.

En dag blev Svend Carstensen ringet op af Jørgen Monberg (også fra MG klubben), som havde talt med Otto Reedtz-Thott, Gavnø Slot. Baronens foreslog et samarbejde om en udstilling i Gavnø Slotspark. Det skulle der bruges en mand til, og man mente at Svend Carstensen var den rette. De første år var Jørgen Monberg også med som arrangør, indtil Svend og nogle trofaste hjælpere førte arrangementet videre i MG regi.

Det blev til et godt samarbejde gennem mere end 14 år, og det eksisterer stadig om end Carstensen har trukket sig lidt i baggrunden. Nu er han mere med som konsulent og medhjælper.

Til det første stævne på Gavnø var der 250 biler. I år 2002 var der tilmeldt 1100 plus alle motorcyklerne. Det si-

ger sig selv at det slider på plænerne, når så mange gamle biler med diverse oliespild bliver opstillet til glæde for ejere og gæster. Så entreindtægten går alene til genoprettelse af parken og levner ikke nogen profit til hverken ejer eller medarbejdere.

Det er meget godt, at Svend Carstensen har været formand, dommer og arrangør af mange ting, men uden en dygtig sekretær og samarbejder kunne det ikke lade sig gøre. Dertil har han sin gode kone Conni, der har været en uvurderlig støtte gennem mange år.

Svend Carstensens valg-sprog er: Det værste er at tage sit pæne tøj på og kede sig. Det kommer han heller ikke til. Han er godt i gang med at restaurere sit domicil på Bornholm, hvor hans veteranbiler er opstaldet. Måske ender det med endnu et bilmuseum på øen.



De ny lokaliteter på Bornholm - med indhold.





Odderløbet 2002



Motorsnak
ved Aks
Kirke.

Tekst og fotos Erik Mathiasen

Byfesten i Odder er omdrejningspunktet for det årlige veteranløb i Odder, mange af deltagerne havde været med i løbet gennem flere år, men der kommer også en del nye til hvert år. Man bør opleve denne festdag bare én gang..

Der er mange muligheder for at komme ud at køre med de glade ejere af veterankøretøjer. Odderløbet er åbent for både biler, motorcykler og veteranknallerter.. Hvorfor er alle typer

ikke med ved flere af vore arrangementer?

Løbet startede som det plejede, ved Ålykkecentret i Odder, med morgenkaffe og et gensyn med tidligere løbsdeltagere. Turen gik i år først til Norsminde havn, hvor de mange ejere af motorbåde og sejlskibe kunne se vore flotte køretøjer, og omvendt.

Videre gik turen gennem det skønne Hads Herred, langs Norsminde Strand til Malling. Næste stop var ved Tiset

kirke, hvor deltagerne kunne snakke og se på de øvrige deltagers køretøjer. Turen fortsatte ned over Løjengkjær, Tvenstrup tilbage til Odder.

Deltagerne havde nu et par timer til at spise i en af de mange boder på festpladsen. Køretøjerne stod imens til besigtigelse og beundring for de mange af byens gæster og fastboende som deltog i byfesten.

Deltagerne vendte senere tilbage, og man kørte i kortegte til gågaden, hvor det var publikum der stemte på de flotteste køretøjer.

Løbet sluttede med kaffe og præmieuddeling på Ålykkecentret.

Uden støtte fra DVK og de lokale sponsorer var det ikke muligt at afvikle sådan et arrangement

Flotteste bil: 1933 Chevrolet kørt af Alfred Larsen fra Odder.

Flotteste motorcykel: 1948 Zündapp kørt af Rüdiger Ziegler fra Odder.



Rüdiger Zieglers Zündapp 1948.

*Alfred Larsens vindende Chevrolet
1933 og Svend A. Pedersens Ford A
1929.*



*Leo Rasmussens Renault 4CV 1959 og Erik Christiansens
FIAT 500 Nuovo 1965.*

Henrik Olesens NSU Max 1955.



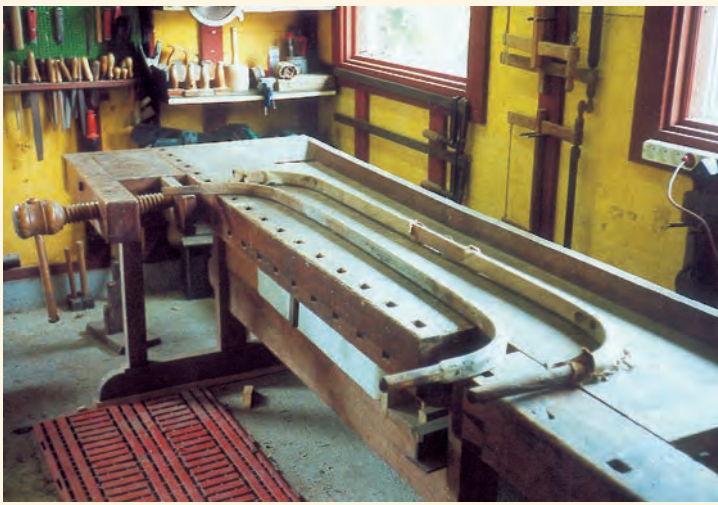
Edgert Pedersens Nash 1929.



Willy Olesens Chevrolet 1929.



*Klaus Andersens Porsche 356
1963 og Allan Christoffersens
Triumph Spitfire Mk4 1972.*



Fremstilling af kalecebuer

Tekst og fotos Kirsten og Poul Thostrup

Billedserien viser fremstilling af ny kalecebuer til to Overland biler af forskellige modeller. Der anvendes egetræ. Asketræ har også været meget anvendt i biler, kalecebøjlerne på Ford T blev så vidt vides fremstillet af rødeg. Det er en træsort som er meget udbredt i Nordamerika, herunder det sydlige Canada. Henry Ford ejede selv både skove og savværker og var til dels selvforsynende med træ til karrosserier.



Bøjning af træ ved hjælp af damp er en metode som har været anvendt i århundreder, blandt andet til skibs- og bådbygning, og til møbler, for eksempel de klassiske wienerstole. I nyere tid har en anden metode vundet frem, såkaldt stukning, der foregår ved at et stykke træ bliver fikseret i en form og derefter udsat for stort hydraulisk tryk på langs af træet. Træets cellevægge foldes omtrent som en harmonikabælg, og træet kan bøjes i meget små radier og i flere planer. Man kan simpelthen slå knuder på det.



Gammeldags hjulmagere tildannede hjul ved at save og høvle dem i form, men på de tidlige Ford T-modeller blev træ dampbøjet i to halvcirkler til fælge. Til det brugte Ford træsorten hickory, en slægtning til valnød som vokser i det østlige USA og det sydøstlige Canada. I den del af verden er der også meget ahorn, som ligeledes er velegnet til bøjning men mest blev brugt til træskelettet i karrosserierne.



Billedtekster øverst fra venstre:

1
Her er de to gamle bøjler som skal kopieres. Det er til to Overland biler af forskellige modeller.

2
Man finder et godt stykke egetræ. Det skal være fejlrit, slankt og retvokset, have den rette fugtighed, ikke for vådt og ikke for tørt.

3
Det skæres til lister i passende mål.

4
... rettes og høvles på fire sider ...

5
... og fræses i profil.

6
Så skal listerne en tur i damprøret indtil træet er blødt og smidigt.

7
Så bøjer vi - det er spændende om træet holder til belastningen.

8
Bøjle spændt op i skabelon.

9
Færdigt arbejde. Sortfarvningen skyldes en farvereaktion der fremkommer når egetræets indhold af garvesyre under bøjningen kommer i kontakt med den stålskinne, der bruges til at bøje træet i facon.





Af Ulf Peter Ottosson

Endnu en gang blev man vakt til eftertanke ved læsning af Veteran Tidende. Første gang var for akkurat to år siden, da Ib Jensen udtrykte bekymring over det stigende antal ”moderne” biler i DVK og en aftagende interesse for førkrigskøretøjer.

Nu skriver Per Lumholtz i VT 313 det modsatte. Han har fået det indtryk at førkrigsstemningen i DVK er dominerende og at der desuden synes at være en vis ligegyldighed over for specielt amerikanske biler fra 50'erne og 60'erne.

Jeg mener at Ib satte fingeren på et vigtigt og centralt punkt. Jeg tror også at han i nogen grad blev misforstået af mange, eftersom reaktionen på hans synspunkter blev så voldsom. Men i sit svar til Per Lumholtz giver formanden faktisk Ib Jensen ret også: Det *er* vigtigt at rette speciel opmærksomhed mod førkrigsbilerne, som ikke udgør meget mere end en fjerdedel af køretøjerne i DVK's vognliste.

Per Lumholtz behøver ikke at være urolig, fremtiden tilhører Thunderbird-folket og andre med interesse for endnu nyere biler. Tendensen er tydelig, man ser det i de førende engelske gammelbil-tidsskrifter og også i vores eget Klassisk bil+mc.

Selv meldte jeg mig for nogle år siden ind i den ærværdige svenske Automobilhistoriska Klubben, som udgiver det fine sort/hvide skrift Autohistorica. Da jeg for første gang bladrede den tilsendte vognliste igennem, fandt jeg til min forfærdelse at jeg intetanende var havnet i en Mercedes-klub for folk med foruroligende moderne biler. På den anden side er den mærkeklub, jeg også er medlem af, så småt ved at komme i vanskeligheder medlemsmæssigt, fordi klubben kun interesserer sig for førkrigsproduktionen.

Alle er imidlertid enige om at denne udvikling er ganske naturlig og uundvigelig, men *vil* det virkelig fortsætte sådan i al uendelighed, kommer der aldrig en brydnings-tid? Kun ganske få, som Ib Jensen, synes at bekymre sig om at veteranbilbevægelsen måske er ved at nå til vejs ende, eller i det mindste ændre karakter radikalt. Kan biler

til stadighed fortsætte med at appellere til andre end dem der blot behøver et godt husholdningsredskab på linje med vaskemaskine eller frysebox? Hvad er der tilbage til den teknisk-historisk interesserede, nu da mærkerne har mistet deres betydning og Citroën for længst er løbet tør for ideer?

Jeg ved det ikke, men som gammel konservativ veteranbilist er jeg alligevel meget spændt på, hvilke biler de unge DVK-medlemmer parkerer på Nivågård om 20 år, og på at høre hvad der kan stimulere deres interesse for spændende, synlig mekanik, glæden ved dens lyd, det gode håndværk, de gode materialer, køreglæden og glæden over en udtryksfuld eller skulpturel form. Kan noget af dette mon findes i en 5-cylindret Volvo, en Audi TT i udspekuleret retro-design eller en Mercedes der med betegnelsen SLK 230 Kompressor henviser til fortiden så det forslår. En hel del cabrioletter vil vi sikkert få at se i fremtiden, de har altid været populære blandt veteranbilister og samlere, men når de takket være en mængde listige aerodynamiske anordninger føles lige så komfortable som lukkede biler, hvad så?

Service og vedligeholdelse, for ikke at tale om egentlig restaurering af sådanne biler vil næppe være mulig for en amatør. Sandsynligvis bliver det heller ikke nødvendigt. Dels fremstilles moderne biler i astronomiske mængder, der er rigeligt af dem over alt, dels rustner de ikke så let og motorerne holder længere end noget andet vi hidtil har set. Det gælder bare om at få fat i et godt eksemplar af sine drømmes Hyundai inden den køres baglæns gennem en slags helautomatisk demonteringsfabrik og ender som en sæk plasticgranulat.

Fremtidens veteranbilist undgår derfor også besværet med alle reservedelshylderne i garagerne. Det vil dog nok være klogt at sikre sig nogle ekstra elektroniske kredsløb, som jo let lader sig opbevare i skrivebordsskuffen. Tilbage er der bare at håbe at vognens ledningsnet er i orden, at de elektromagnetiske felter ikke er sundhedsfarlige og at ingen af sikkerhedsudstyrets mange sprængladninger fyrer af i utide. En problemfri veteranbilhobby er endelig i sigte, med andre ord.

Dog kan det måske blive lidt besværligt når Niels Jonassen (jeg håber inderligt at han fortsætter også om 25 år) ved løbets start i den flagsmykkede gågade skal få publikum til at forstå hvad betegnelser som SBC, ABC, ESP og ABS dækker over, inden han sender det stolte DVK-medlem i Mercedes SL500 afsted med et opmuntrende: - God tur rundt om Bastrup Sø.

Og i en bil god for mindst 250 km/t, med 306 hestekræfter og GPS satellitnavigering skal det jo nok gå.

I DVK's barndom var vi en slags tilbageskuende pionerer som pegede på kulturværdien i gamle biler og drømte om 20'erne. Myndighederne så skævt til os og forsøgte håndfast at få biler ældre end 15-20 år bort fra jordens overflade. Rust i kanten på en A-Fords bagskærm og svag hånd-



bremse førte til klippede nummerplader og 50 kroner i bøde (egen erfaring), og Citroën'er mødte til syn med opskårne paneler så konstruktionen kunne inspiceres grundigt og ejeren skulle forstå situationens alvor, komme til fornuft og egentlig helst sende vognen til huggeren.

Menigmand troede på gyngende blikæsker med små hjul, sofasæder og ratgear. Men vi unge i DVK vidste skam nok hvad der var bedst, tilbad chassisrammer, trådhjul og høje kølere, og tænkte ikke meget på fremtiden.

Man kunne tro at myterne om DVK stammer fra denne tid og den stemning som herskede. Men så enkelt er det nok ikke, for jeg er sikker på at formand Neel tænkte på fremtiden. Jeg husker at han altid greb ind når medlemmerne en gang imellem blev for skrâsikre. Så kunne han fremsætte overraskende synspunkter eller stille drilske spørgsmål, som gav kaffebordsdiskussionen i Bredgade liv og dybde. Han forstod at klubben måtte følge med tiden, forstokkethed ville ikke føre os nogen steder hen.

I dag glæder vi os over de medlemmer som restaurerede og reddede den der Rekord, Taunus eller Anglia!

Jeg kommer i tanker om en hændelse som nu må ligge godt og vel 40 år tilbage i tiden. Jeg havde netop fået kørekort, men endnu ingen bil. Det næstbedste var derfor på en sommeraften at cykle en tur rundt i København og sørge for at komme forbi de steder hvor spændende biler plejede at stå parkeret, og måske kunne man endda komme i snak med ejeren.

En aften var jeg særlig heldig. På Strandvejen i Hellerup

gled en velkendt Minerva forbi, lidt længere fremme svingede den ned ad en sidevej. Jeg cyklede efter og nåede frem samtidig med at Neel forsigtigt lirkede vognen ind i den smalle indkørsel. Jeg blev overordentlig vel modtaget, te i stor kop og gode ingefærkager fra Skotland. Efter mindst en times underholdende bilsnak fulgte omvisning i garagerne. Minervaen blev taget nærmere i øjesyn, Bullnose-Morris'en gennemgået, Austro-Daimleren diskuteret, og om jeg ikke husker galt fandtes også en lille åben Renault fra 20'erne.

Jeg følte mig naturligvis næsten salig, omgivet af ren europæisk vintage, ingen slinger i valsen her hos denne connaisseur.

Til sidst gjorde Neel et øjekast over mod en stor garageport ved huset. Hans lidt underfundige smil afslørede at en overraskelse var i vente.

"Her står en nyanskaffelse", sagde han, "snart vil medlemmerne måbe". Og med de ord slog han porten op.

Jeg måbede.

En gigantisk bil kom til syne. Sort og blank. En Lincoln Continental, kun få år gammel og med et imponerende konsekvent og stilrent design.

"Tro mig, denne vogn vil blive en klassiker!"

Stilhed.

"Desuden er det jo ret så passende, at den ender her hos mig".

Jaså?

"Den har tilhørt en eddikebrygger".

....

Som man forstår har Peter Ottosson været medlem af DVK i virkelig mange år. Han har også længe arbejdet som arkitekt i Sverige, hvor han for tiden er ved at opmåle det kongelige slot i Stockholm.

I mange år har en VW Type 1 113 1960 været Peters daglige befordring, op og ned i Sverige og hjem til Danmark, men en Riley Mentone 4-dørs saloon 1933 er under færdiggørelse.

Fatter Kai Ottosson har ikke været medlem helt så længe, men har kørt mc i flere menneskealdrer. Skønt godt oppe i firserne kommer han som regel fra Brønshøj til møderne i Nivå på NSU Quickly 1958 eller BSA B 31 1953. Garagen rummer dog også en BMW 327 1938 totalrestaureret af Kai selv, inkl. lakering med en Nilfisk, en Rover 100 1962 og en BSA 1.000 cc 1931. Forleden kørte KO - fyldt 85 - til Stockholm med fru en i Roveren for at besøge Peter.

SIDSTE – FORD V8

Dette nummer af Veteran Tidende er desværre forsinket – det bevirker til gengæld at vi får med at der 5. oktober var stiftende generalforsamling i Ford V8 Klub Danmark.

Formand er Svend Draaby, sekretær Birger Blakø og kasserer Kim Høier.

Ford V8 Klub Danmark vil opkræve et ganske lille kontingent og der var stor tilslutning på det stiftende møde til at den bliver tilsluttet DVK efter de retningslinjer, Claus Frausing skitserede i sidste nummer af VT. Men man kan godt være medlem af Ford V8 Klub Danmark uden at være medlem af DVK.



NYE MEDLEMMER

DVK

ForNavn	EfterNavn	Adresse	PostNr	TelefonNr	
Bertil	Jardorf	Strandvejen 191	2900 Hellerup	4040 5000	Morris Minor
Mie Lykke	Larsen	Ternevænget 48	2791 Dragør	3253 7040	Ford Fairlane
Niels Hybschmann	Kristiansen	Frederiksberg Alle 34, 3. th.	1820 Frederiksberg C	3324 4848	Rover Family Ten 10/25
Preben	Bøgh	Fromosevej 25 K	8381 Tilst	8624 8795	
Jacob & Dorthe Brock	Andersen	Maries Minde, Rejstrupvej 20-22	4250 Fuglebjerg		Chevrolet Camaro
John	Christiansen	Herstrupvej 14, Nordrup	4200 Slagelse	5826 6162	International
Hans	Morup	Kystvejen 55, Anslet	6100 Haderslev	7456 6821	Ford A
Peder Egon	Hjollund	Tanderupvej 26, Snejbjerg	7400 Herning	9716 1185	BMW
Marco	Evaristi	Rodkælkevej 380	2600 Glostrup	4363 2208	Porsche 911
Kim	Nielsen	Landsbygaden 24, Stevenstrup	8870 Langå	8646 7318	Volvo Amazon 121
Steen	Oettinger	Højerup Bygade 39	4660 St. Heddinge	5650 2911	
Jens Jørgen	Østergaard	Rundförbivej 50	2950 Vedbæk	4589 3466	AJS 16M
Jakob	Olsen	Over Gaden Oven Vandet 2, st.	1415 København K	3296 9900	VW Type 1 113 de Luxe
Jonas	Gajhede	Kirkebjerg 5	4572 Nr. Asmindrup	5932 4090	VW Type 1 11
Mogens	Rasmussen	Forsylthiavej 24	2970 Hørsholm	4586 7845	Triumph Tiger Cub
Johannes	Anker	Nørregade 14	3730 Nexø		
Karsten Grundtvig	Hillersdal	Skotterupgade 13, 2. tv.	2200 København N	2066 9090	Buick Special 8
Jeppe	Sørensen	Sivet 1	4640 Fakse	5672 5105	Chevrolet
Ole	Bank	Bygaden 25	2605 Brøndby	4345 8846	MGB
Marianne	Bech	Poppelvej 25	3660 Jægerspris	4753 6058	Ford Transit
Jørgen	Bang	Frobjergvej 11	5620 Glamsbjerg	6445 1012	
Jørgen	Skorstengaard	Sletteager 110	2640 Hedehusene	4656 4956	Chevrolet Monte Carlo
Kristian Ewald	Klinge	Hulsovang 17	2960 Rungsted Kyst	3927 2858	Mercedes-Benz 170 VA
Jens	Petersen	Lipkesgade 19, st. th.	2100 København Ø	3555 2183	Ford Cortina
Peter Stub	Jørgensen	Bernstorffsvej 224	2920 Charlottenlund		Triumph Spitfire 1500
Niels Rask	Larsen	Kattehalevej 30	3460 Birkerød	4817 5060	Dodge WM 300
Erik G.	Nielsen	Madsensvej 8	4960 Holeby	5460 6973	MG B Midget 1100
Jan	Johnstad	Rungsted Sundpark 9, 1	2960 Rungsted Kyst	4557 0064	Vespa Gran Luxe
Tomas	Kociszewski	Svanholmvej 23	2665 Vällensbæk Str.	4373 3103	Porsche 911
Carsten	Dalgaard	Skovvej 4	2635 Ishøj		
Christian Anders	Jørgensen	Langsholmsvej 6, Lakkendrup	5892 Gudbjerg		
Niki Lars Kamper	Jacobsen	Nyborggade 34, 4. tv.	2100 København Ø		
Erik	Madsen	Ringstedvej 7a, st.tv.	4000 Roskilde	4632 3825	Volvo Amazon 122 S
Jagna	Norén	Tingstedvejen 15	3700 Ronne	5694 2056	Volvo 121
Casper	Storm	Otto Ruds Gade, 2. th.	8200 Århus N	8610 8384	VW Karmann-Ghia
Freddy	Nørgaard	Agerhojen 4	3550 Slangerup	4738 1060	Cadillac Fleetwood Sixty Special
Nicholas	Taylor	Havgårdsvej 18	5900 Rudkøbing	6250 2349	
Niclas	Jonsson	Vordingborgvej 355	4700 Næstved	5570 0323	
John	Lyng	Labæk 59, 1	4300 Holbæk		
Susanne	Sørensen	Skælskørvej 58	4180 Sorø	5784 9516	
Hans Henrik	Pedersen	Holmevej 6	5854 Gislev	6229 1717	Volvo 444
Dan Palle	Hansen	Spangsvej 71, Grumløse	4750 Lundby	2346 3023	Buick Le Sabre
Jens Ole	Jakobsen	Bjerrevej 299, Bjere	8783 Hornsyld	7568 1539	De Soto Six
Martin	Jensby	Kirkebjerg Alle 115, 1. th.	2605 Brøndby	2074 5424	Buick Skylark
Gert	Hilmersen	Ålekistevej 234, 1. tv.	2720 Vanløse		
Ivan	Hilmersen	Hirsevej 3, 2. tv.	2700 Brønshøj		
Stephen Læssøe	Stephensen	St. Kongensgade 66, 1. th.	1264 København K		
Karl	Stephensen	Hvidørevej 30	2930 Klampenborg		
Thomas	Jepsen	Roskildevej 303 B, 1.	2610 Rodovre		
Erik	Sylvest	Frederiksborgvej 65 E	4000 Roskilde	4637 1685	De Tomaso Pantera
Palle	Nielsen	Hasselbjergvej 15	5620 Glamsbjerg	6474 1645	Volvo PV 445
Svend Aage	Jensen	Solengen 3, Undløse	4340 Tølløse	5918 9099	Mercedes-Benz 220 B
Gert	Jensen	Kåltøften 5, Ganløse	3660 Stenløse		Rolls-Royce
Claus	Bardram	Annasvej 28	2900 Hellerup	3961 2733	Mercedes-Benz 250 SE
Finn	Bollerslev	Fymestervænget 16	6710 Esbjerg V	7613 1031	Lloyd Alexander 600 LKS



Motorhistorisk Samråd udsendte nyhedsbrev 2/2002 i august, og hermed følger en oversigt over de emner der behandles. Nyhedsbrevet kan ses i sin helhed på MhS' hjemmeside: www.motorhistorisk.dk

Næste årsmøde

Næste årsmøde holdes lørdag den 16. november 2002 på Blommenslyst Kro på Fyn.

Samrådet repræsenterer i dag 54 danske motorhistoriske klubber med et samlet medlemstal på ca. 21.400.

Kvalifikationsbeviser til buskørsel

Som tidligere nævnt kræves der både såkaldt blåt og hvidt kvalifikationsbevis til at køre længere ture med bus med flere end 17 pladser. Supplerende oplyses det, at sådanne beviser kan erhverves hos en række af landets AMU-centre. Hvis man tilhører AMU-centrets målgruppe, er kurset gratis at deltage i. Se evt. nærmere på www.efteruddannelse.dk. Også flere private kørelærere arrangerer kurser.

Skrotafgift

MhS har flere gange alene i år over for Miljøstyrelsen givet udtryk for det meningsløse i, at veteranbiler er pålagt miljøbidrag til finansiering af „skrotpræmien“. MhS har igen opfordret til, at Miljøstyrelsen i det fremtidige regelarbejde på dette område indfører en undtagelsesbestemmelse for historiske køretøjer, således at denne åbenbart urimelige afgift bliver fjernet.

Miljøregler

På årsmødet 2001 blev bestyrelsen op-

fordret til at sammenskrive de 2 fremlagte forslag til tekster til én vejledning og på en måde, så det færdige resultat har en fornuftig sammenhæng med de 10 gyldne miljøregler, som blev vedtaget på årsmødet i 1999. Dette arbejde er nu afsluttet. Siden årsmødet er der sket en yderligere skærpelse af kravene til behandlingen af skrotbiler.

Der er bl.a. indført krav om, at udtagningen af de forskellige stoffer foregår på et ”impermeabelt areal”, dvs. et område med en tæt belægning, der kan modstå olie- og benzinprodukter og andre forurenende stoffer fra køretøjerne.

Selv om en veteranejers behandling af køretøjer og ”stumper” ikke kan sidestilles med en erhvervmæssig behandling af skrotbiler, så må vi se i øjnene, at samfundet (dvs. vi) har den samme interesse i at forhindre miljøsvineri fra den private veteranejer som fra erhvervs virksomheden.

Vi kan altså ikke bare lukke øjnene for nedsvinngen fra veteranejerens bilvrag, som står og ruster bag udhuset eller garagen.

Telefongodtgørelse - nye satser

Foreninger kan udbetale skattefri godtgørelser til ulønnede bestyrelsesmedlemmer og frivillige medhjælpere, der yder bistand som led i foreningens skattefri virksomhed. Skattefriheden er betinget af, at godtgørelsen udbetales til dækning af afholdte udgifter, og at godtgørelsen ikke overstiger de satser, der er fastsat af Ligningsrådet. Hvis godtgørelsen overstiger de nævnte satser, bliver **alle** godtgørelser, der er udbetalt til den pågældende, fuldt skattepligtige.

Told & Skat har med virkning fra den 1. april 2002 fastsat, at der kan udbetales godtgørelse til dækning af udgifter til telefonsamtaler og internetforbrug med indtil 1.200 kr. pr. år.

Dyrere forsikringer fra 1. juli 2002

Vi har alle fået et brev fra vores forsik-

ringsselskab om, at præmien er steget fra den 1. juli 2002, og at grunden er, at Folketinget har forhøjet erstatningerne i erstatningsansvarsloven. Baggrunden er, at erstatninger for personskade i DK hidtil har været lavere end i flere af de lande, vi normalt sammenligner os med.

Motorcykel med venstrehængt sidevogn

Samrådet er blevet spurgt, om man kan få indregistreret en motorcykel med sidevognen monteret til venstre på motorcyklen. Svaret er NEJ. Det fremgår af færdselslovens § 70, stk. 2.

De veteranmotorcykler, der i mange år har kørt i Danmark med sidevognen monteret til venstre, er naturligvis stadig lovlige, da de er indregistreret på denne måde før denne bestemmelsen kom.

Men det kan ikke lade sig gøre at sætte en gammel motorcykel fra DK sammen med en gammel engelsk venstrehængt sidevogn.

MhS vil tage spørgsmålet op med Færdselsstyrelsen og Trafikministeriet, med henblik på at der bliver lavet en undtagelse for historiske køretøjer i loven.

Liste over danske bilmuseer

Ole Sommers Veteranbil Museum har lavet en oversigt over 25 danske museer for biler, motorcykler, traktorer og stationære motorer. Oversigten fortæller om det enkelte museums adresse, åbningstider og antal udstillede køretøjer.

MhS har med tilladelse fra Ole Sommer medtaget oversigten på MhS' hjemmeside: www.motorhistorisk.dk

Lidt statistik om de 10 mest solgte biler i 1967 og 1977

MhS har fået lavet en statistisk kørsel hos Danmarks Statistik om, hvor mange af de 10 mest solgte biler fra 1967 og 1977, der stadig var indregistreret pr. 31. juli 2002. Det er følgende:

10 mest solgte biler i 1967	Antal solgte	Antal indregistrerede pr. 1.7.2002
VW Type 1	10.328	106
Volvo Amazon	8.081	9
Opel Rekord	5.315	15
Ford Cortina	4.454	4
SAAB 96	4.135	11
Volvo 142/144	3.683	37
Morris Mascot	3.603	1
FIAT 850	3.534	2
Ford Taunus 17 M	3.422	0
Morris Marina	3.101	1

10 mest solgte biler i 1977	Antal solgte	Antal indregistrerede pr. 1.7.2002
Opel Kadett	9.044	384
Fiat 127	8.663	28
Morris Mascot	7.209	184
Ford Taunus	6.605	63
Toyota Corolla	5.672	27
Mazda 323	5.191	18
Simca 1307	5.021	2
Ford Escort	4.839	80
Lada	4.349	4
Austin Allegro	4.332	5

Det er da tal, der vækker til eftertanke !!

**Biler sælges**

Mercedes 450 SLC 1974, sølvmetallic, aut. gear, og læder. Meget velkørende. Synet juli 2002. Pris kr. 124.900.

Asger Bo Hansen, tlf. 66121454.

Opel PI 1957, metalgrøn, hvidt tag. Frank Drejer Nielsen, tlf. 40803258.

Jaguar 340 (Mk II), 100% original. Perfekt stand, sjældnen model m. man. trans. el. overdrive. Rødt læder. 210 hk. Familieejee i 13 år. Kun kørt sommer. Altid garage. Blandt Danmarks flotteste, kr. 170.000.

Tobias Smidth-Fibiger, tlf. 26131347.

Buick sedan årg. 1928, 4-dørs DK bil. Rimelig stand, skal synes, kr. 6.000.

Henv. tlf. 97376111.

Mercedes Benz 170 VB 1952. På sorte plader som veteran. Sort 4-dørs, velholdt, kører godt, sælges på grund af pladsmangel. Prisinde kr. 65.000.

Kaj Nielsen, tlf. 62691362

Citroen Mehari, original, kører godt (km 110.000). Skal synes nu, pris kr. 25.000.

P.C. Schrøder, tlf. 74647323.

Ford Anglia 105E, ingen rust, et år til syn, skal have en mekanisk overhaling (styretøj, bremses m.m.). Kører godt. Prisinde kr. 20.000. Mange dele medfølger.

Bror Martin Eklund, tlf. 21418320.

Triumph TR3 1957. Nyrenoveret motor, gearkasse, overdrive. Ny benzintank og køler samt mange andre ting. Skal sælges eller byttes enten MG C GT V8 eller Lotus Super 7 eller lignende.

Kelvin Hasberg, tlf. 74745916.

Jensen Interceptor årg. 1970. Afgift er betalt. Ekstra reservedelsbil medfølger. Pris kr. 125.000.

Lasse Kristensen, tlf. 56287317.

Pontiac Silverstream 1948. 4-dørs. 8-cyl. række. Komplet urestaureret bil fra USA. Rust i gulv og bagagerum. Motor kører rundt, men er ikke startet. Pris kr. 50.000.

Morten Andersen, tlf. 38602012.

VW 113 De Luxe 1963, nyrenoveret, køreklar med nr.plader: DR 72 459. Mørkegrøn. Pris kr. 35.000.

John Karstlund, tlf. 32532541 / 51967005.

Manta A 1,95, 25/1 1972, sorte plader, synet 8/2 2002. Pris kr. 15.000.

Bob Larsen, tlf. 48253243.

Volvo Amazon 122S 1966, sorte nr.plader. 4-dørs, B18 motor, lysegrøn med mørkegrønne sæder. Orig. benzinfyr, nysynet, kr. 18.500.

Tommy Jørgensen, tlf. 55996252.

Opel Kadett 1938, km 135.000 fra ny. Orig. lak og 98% orig. stand. Har aldrig været restaureret, ikke kørt vinter. Fuld dansk historie. Er nysynet. Evt. kan VW 113, 1958-65 indgå i bytte.

M. Therkelsen, tlf. 75640951 efter kl. 18.

Triumph Spitfire Mk 3 årg. 69 sælges pga. nyt projekt. Bilen er totalrenoveret med metallisering og epoxybehandling af karrosseriet ind- og udvendigt. Pris kr. 72.000.

Benny Petersen, tlf. 44486070.

Volvo PV 544 årg. 1963, synet sidst 28/9 01. Sorte plader. Pris kr. 16.500.

O. Brylle, tlf. 62571742.

VW 1300 Boble 1966. Rød, nysynet, 139.000 km. Familiejet fra ny. Orig. sorte plader. Lav vægtafgift og forsikring, kr. 29.000.

Henv. tlf. 43902640/20291640.

MG B GT 1967, old english white, trådhjul, nyrenoveret gearkasse med overgear, rustfri udstødning, god stand, kr. 60.000.

Claus Worup, tlf. 86969880 e-mail: claus.worup@jp.dk

Chevrolet Corvette 1959, synet og indregistreret på plader. Elrunder og automatgear, kr. 320.000.

Henv. tlf. 40451554 / 65322183.

Ford Escort 1100 XL 1974. En ejer, sorte plader, kun 40.000 km. Virkelig sund og pæn, synet 9. md. 2002.

Ejgil Christensen, tlf. 57613819 efter kl. 18.

Opel Olympia årg. 1950, 1,5. Blå 2-

dørs. Er istandsat, orig. papirer, ej synet. Prisinde kr. 30.000.

Steen Mosbæk, tlf. 57525743 / 46403744.

MG TC 1946, flot MG med dansk historie. Gennemrestaureret i 1985. Fin stand, farve: mørkerød. Kr. 146.000.

Jørgen Bakka, tlf. 45761224.

Mercedes 450 SL årg. 1974, rød med hardtop og sort kaleche, læderindtræk, automatik, klimaanlæg, velkørende på danske plader, kr. 182.000.

Henv. tlf. 44945683 / 40251034.

Mercedes Benz 190 SL 1958. Rød med sort læderkabine. Velkørende, nylakeret og med flot krom. Prisinde kr. 280.000.

Kim Lindahl, tlf. 40332032.

BMW 525 årg. 1977, motor årg. 1981 ca. 200.000 km. Synet 2001 helt fejlfri, sølvmetal, alufælge, elsoltag, velourindtræk. Pris kr. 17.500

Preben Jensen, tlf. 40371260.

Dodge Power Wagon 1968 samt **Hummeltofte** påhængsvogn 1954 (milli). Usædvanlig god stand, alt synet og indregistreret i år 2002, kr. 30.000.

Henning Hansen, tlf. 22103860.

Buick Eight Super 1947, sedan, sort, nysynet, ingen rust, renoveret motor, original og fuldstændig dansk historie (Hellerup). Prisinde kr. 140.000.

Henv. tlf. 45860286.

Opel Rekord C Caravan 1969, ingen rust i karrosseriet, en ejer. Henv. tlf. 48187119 / 40266487.

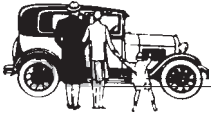
Citroën 11 1945, 4-dørs, kr. 28.000. Maleren i Godthåb, tlf. 25323277.

Austin Healey Sprite Mk I 1959 (Frogeye), 1275 cc, sort, syn 4/01. Renoveret 1996/97, krom trådhjul, skivebremses for. Lædersæder, trærat/instrumentbord. Meget velkørende. Pris kr. 95.000.

H-Chr. Olrik, tlf. 45769610 / 45865325.

E-mail: macmarine@mail.dk

Citroen ID19 1958 uden rust, kører fint, importeret fra Frankrig. Alle



orig. detaljer som alu-kofangere, plexiglasbagrude m.m., kr. 20.000.

Citroen 2CV AK400 varevogn 1960, importeret fra Frankrig. Flot bundramme, incl. lidt nye orig. karrosseridele, kr. 15.000.
Henv. tlf. 56650518.

Ford A 1930. 2-dørs, gl. restaurering. Erik Andersen, tlf. 66189041.

Morris Minor årg. 1953, 4-dørs sedan med sprosse, rustfri, nye bremseser, bilen er delvis adskilt. Pris kr. 15.000.
Benny Kvist, tlf. 62282266.

Volvo Amazon B16 Sport 1958. Utrolig velholdt. Aldrig renoveret. Ingen rust. Original lakering fra 58. 4 år til syn. Rød med hvidt tag. Nye diagonaldæk med hvide sider. Sorte nr. plader. Pris kr. 48.000,-.
Ole Callesen, tlf. 74561611

Ford Taunus P7, 17 M RS årg. 72. Sjældnen model med 2,0 ltr. V6 motor. Kun 188.000 km, ingen rust, rigtig god stand, kr. 27.900.
Flemming Haslund, tlf. 49265004.

Morris Minor 1000 årg. 70, totalrenoveret, nylakeret bordeuax, sorte lædersæder, alt i krom. Helt original og kører som en drøm. Pris kr. 29.500,- (Afgiv bud!)
Bent Rasmussen, Tlf. 74452403.

Buick Invicta 4d HT 1960. 401 Buick Wildcat motor (325HK) standard motor. På danske plader, kører suverænt godt, flot original kabine står i komplet original stand. 0 rust, absolut en sjældenhed i denne flotte stand!
Michael Clay Andersen, tlf. 58387074.

Rover 3500 1970 i fin stand. Nysynet, aut., soltag, alu fælge, rustfri udstødning m.m. Tilbud ønskes. Mange reservedele til **Rover 2000-3500**. Skærme, døre, bagklap, motorhjælm, sæder m.m.
Tlf. 39 78 76 97.

Ford V8 1938. Engelsk model 62, 4 dørs sedan, mørkeblå. Velholdt og original stand, synet juni 2000. Kr. 38.000. Tlf. 45830861 -
eberhard@privat.dk

Opel Olympia 1959. Km: 127.000, stand over middel, er på originale sorte plader.
Villy Poulsen, 28550484-97854282.

Renault Monasix 1928. 6-cyl. kalechebil (4-dørs cabriolet med faste rammer, der kan fjernes). 4 gear. Body-off restaureret. Ny motor – dæk – indtræk mv.
H.P.Nielsen, tlf. 40148037.

VW Karmann Ghia Type 143 coupé årg. 1963. Sorte pl., ny bund og front-rude. Dinitrol antirustbehandl. 03/02. Flot interiør. Gl. Blaupunkt radio. Dåbsatt., ejerhist. og instr.bog haves. Velh. og flot. Forreste kofanger haves, bagerste mangler. Synet nov. 01. Højeste bud over kr. 80.000.
Casper Storm, Otto Ruds Gade 30. 2.th., 8200 Århus N, tlf. 26124480
cs@spektre.dk

Mercedes-Benz 170V 1939 4-dørs. 10 år gammel rstauring, nysynet. Evt. bytte med 170SV/SB.
Tlf. 75132853 fax 75133052.

Biler købes

6 cyl. Morris, Austin, Wolseley eller Riley fra sidst i 30'erne, gerne dårlig stand.
Jørgen Witting, tlf. 66151717, aften.

MG TD eller TF købes, må være i absolut god stand og autentisk i sin fremtræden.
Jørgen Bakka, tlf. 45761224.

Dele til biler sælges

Mercedes Benz: 2 nye kofangerhjørner. 4 nye uden krom til 170 VA-VB (kan også bruges til 170 V). Samlet pris kr. 2.000.
Benny Kvist, tlf. 62282266.

Mange dele til **gamle biler**. Erik Andersen, tlf. 66189041.

Dele til Citroën sælges billigt: motor, gearkasse og bagtøj til 4C 1930 motornr.: 95479. Motor, gearkasse og bagtøj til 4 MFP 68 1931 motornr.: L0240.
Henv. tlf. 56650518

Ford V8 1938: motor med gearkasse og køler.
Frank Drejer Nielsen, tlf. 40803258.

MG A 1600: 4 stk. trådhjul, lakerede, med fine dæk. 4 stk. stålfølge original.
John, tlf. 20819363.

2 VW 1302 1971, **1303** 1972, med registreringsattest: gode motorer og reservedele, pris kr. 500 for begge biler (eller 2.000 og 3.000).
John Karlslund, tlf. 32532541 / 51967005.

Til **Renault R5** sælges: h + v forskærme, nye, kr. 250 pr. stk.
Henv. tlf. 56313965.

Opel PII: h+v plastforskrærme kr. 450 pr. stk.

Volvo Amazon 1964, 2 blik forskærme kr. 750 pr. stk.
Ejgil Christensen, tlf. 57613819 efter kl. 18.

Til **MG TA/TC:** 5 stk. nye 19" malede trådfølge incl. nye dæk og slanger. Nypris kr. 19.000 sælges for kr. 11.000.
Jørgen Witting, tlf. 66151717, aften.

Dusør kr. 1000 til findeløn for motor. **Continental Type 17S** årg. 1926 til 1931. 8-cyl rækkemotor. Mål på sideventil topstykke 795 mm. Motoren har været brugt i følgende bilmærker: Peerless standard 8 model 122A 1930. • Blackhawk 1929-30. • Jordan 90 G 1930. • Jordan JE 1929. • Jordan 90 1931. • Locomobile 8-70 1928. • Moon 9-82, 8-92 1929. • Moon 8-85 1930. • Ruxton C 1929-30. Type nr. på motoren kan være: 8S • 9K • 10S • 14S • 15S • 16S • 17S • 18S • 21S. Længden af topstykket skal stadig være 795 mm.
AlfNielsen, tlf. 48702426.

Austin Seven diverse nye/brugte dele, bl.a.: tændings/lyskontakt type Lucas S1. Cut-out relæ type GFR-2. Benzinur og tankføler. Positionslygter Lucas nye. Rat med afvisermekanisme. Benzinpumpe og rep.sæt. Speedometer, typen med bevægelig skive. Køler. Hjulpyntekapsler. Bremsetromler. Forlygte dele med Ruby org. glas. Vindspejl med ramme. Original solskærm. Til model Nippy en ny forfjeder og en forkromet kølerkappe.
Gert C. Rasmussen, tlf. 54871838 efter kl. 18 e-mail: gcr@worldonline.dk



Til **Chevrolet** 1929 til 34: 1 motorblok med diverse motordele, 1 hel motor med topstykke, koblingshus blok og manifold til 33, 1 tank til 30-31, 1 tank til 32-33, 1 foraksel med bakker og tromler til 30-31 32, 11 forkofanger m. stiver til 32, 1 forkofanger m. stiver til 29-30, 2 bag kofangerhjørner til 29-30, 4 nye lange kofangerbolte til 29-30, 1 forkofanger til 31, 2 nye kofanger medalion til 31, 1 kølerkappe til 29-30-31, 4 støddæmpere til standard 34, 2 forlygter med stangstiver til 31, 2 gearkasser (måske til lastbiler til 29-30-31-32), reservehjulsholder med stænger til 29-30-31. Alle dele er mere eller mindre brugte.

Jens Rasmussen, tlf. dag 86192930, aften 86178002.

Stort lager af **Opel** dele sælges eller byttes: til Opel Rekord C-D-A, Commodore A-B. Kapitan-/Admiral A. Olympia PI - P2. Motorer, gearkasser, fortøj, bagtøj, døre, klapper, ruder, kofangere, pladedele + diverse. Evt. bytte med Opel Blitz eller Admiral på sorte plader.

Jesper Christoffersen, tlf. 22948839.

Simca Aronde P60. Nye for-bag kofangere evt. brugte, men så skal de også være lige så flotte som nye. Andre dele kan også have interesse bla. forskærme.

Henning Boye Christensen, tlf. 65371784.

Kofangere til **Audi 100 Coupé S** uden rust
Tómas Fjalldal, tlf. 22168363.

Chevrolet reservedele: 5 originalfælg (eger) 1935; god højre bagdør 53-54; rustfri motorhjælm 53-54; original radio 49-50 samt meget mere nyt og brugt (mest 49-54).
Tlf. 40735333

Bremsebakker: **Citroën 2CV, Dyane, Ami, Renault R4, 5L, 6L, R15, R17, R18, R20, 1123, 1221, 1180, 2104/06, Trafic** – 84. **Ford: Consul/Granada** – 79, **Capri, Cortina, Taunus P4/6, 2300. Escort Mk 1, Morris Marina** – 75. **Peugeot 304-305. Talbot Horizon-Solara. Simca: 1000, 1100, 1307-1510. VW Polo, Derby, Golf GTI, Passat 1.3.** Kr.: 100,00 pr. sæt. **Wahler** termostater

sortiment med 15 kr. 350,00. Bremseklodser fra kr.: 70,00.

Ove H. Iversen, Tlf. 75339321.

FIAT 500: Brugte dele: 3 stk. front-hjelme, 3 stk. bagplader, 1 stk. gearkasse. Ny dele: 2 stk. frontruder, 2 stk. bremsecylinde, 6 stk. trækakselkoblinger, div. tændingsdele+div. org. specialværktøj og reservedelsbøger.

FIAT 600: Ny dele: 3 stk. forskærme, 2 stk. dørpaneler, 2 stk. skærmkanter, bag. 2 stk. venstre bund, 2 stk. pakningssæt, 1 stk. krumtap, 1 stk. karburator, div. motordele, tændingsdele, specialværktøj og div. litteratur.

FIAT 1100/1200: Ny dele: dørpaneler, skærmkanter, støddæmpere, pakningssæt, bremsedele, styretøjsdele + mange småting. Brugte dele: 2 stk. fronthjelme, 2 stk. bagklapper, 1 stk. gearkasse+div. litteratur. **FIAT 1800/2300:** Ny dele: 1 stk. lygtekrans (FIAT 1800), pakningssæt, karburator, bremseklodser, tændingsdele, div. litteratur.

Kurt Krogh, tlf. 98681189.

Austin Healey Sprite Mk I & II. Diverse urestaurerede dele: 3 kasser med bl.a. forhjulsof. m skiver (Lockheed), gearkasse Mk I, sideruderammer Mk I, instrumentbord rhd, kofanger oph. Mk II mm. Sælges samlet. Kr. 1.500 el. bud.

Tlf. 86219186 e-mail ls@mail.dk

Dele til biler købes

Reservedele **Opel Blitz** 1974: Linger kobling til Opel Blitz 52-60 eller koblingsværktøj, andre dele også interesse.

Jesper Christoffersen, tlf. 22948839.

Dele til **Ford V8** 1936: 2 stk. lytteglas, 2 stk. paraboler, 2 stk. fatninger.
Hans Peder Hansen, tlf. 62661236.

Volvo 444 ES 1954: bagsæde rød/hvid stribet.
Johannes Nørgaard, tlf. 86947630.

Til **Humber Super Snipe** 1957 søges kronhjæl evt. helt bagtøj.
Erik Juhlens, tlf. 75644296.

Glas. Alt i reservedele, motorer og brochurer, evt. hele biler har interesse.
Bent Halling,
tlf. 86179362 / 86227687.

Campingspejle, til montering i tagrende (Tagbøjle).
Tlf. 74846141.

MC sælges

Vespa Gran Luxe 1961. Har kørt til dato, er i god stand, skal rest.
Tlf. 75132852k fax 75133052.

Honda CB 450 1968 DOHC. DK papirer. Kr. 7.500,-

Honda CB 450 1972 DOHC. DK papirer. Adskilt. Kr. 3.500,-
Mange dele.
Ole Callesen, tlf. 74561611.

Dele til MC købes

Norton sidevogn model 18, 500 cc, 1955 søges med bespændinger og støtteben til mc'en + sæde til passagerer (bag).

Morten Bruun, tlf. 48799429 / 22114394.

Automobilia sælges

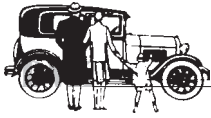
5.000 km i Jeep, 1947. kr. 150 • Mit liv og mit arbejde, Henry Ford, kr. 250. • Adventure in oil (BP story) kr. 100. • Eventyret om bilen (2 bd), kr. 300. • Diesel (Rudolf D), kr. 150. • Veteran Motor Cars, Moncrieff, 250 s, kr. 150. • Eventyret om bilen, Hersleb Christiansen, kr. 100. • Internal Combustion, eng. Lichty 600 s, kr. 400. • MG Workshop Manual (M. til TD.), 600 s, kr. 400. • Dansk Flyvnings historie, Dansk Aeronautisk Selsk, 1936, kr. 350. • L'illustration, Paris 1933, 115 s. med biler, kr. 250. Henv. tlf. 56313965.

Diverse sælges

Kraveværktøj til bremserør med 5 matricer, kr. 1.500. Pladebukker 1 m lang kr. 800.

Kelvin Hasberg, Fasanvej 7, 6240 Løgumkloster.

Metal drejebænk, polermaskine, slange slibe/polermaskine, tyndplade saks til 1 m plade, manuel saks, søjle boremaskine, lille kompressor, vinkelplan og Clarkson spændepatron til fræsemaskine, diverse drejebænkstilbehør.
Henv. tlf. 20486094.



Opbevaring af veteranmotorcykel. Konstant opvarmede lokaler, tyverisikkert, adgang til værkstedsfaciliteter, central beliggende på Østerbro i København. Pris 420,- kr. Pr. måned pr. motorcykel. Ring 33 93 98 99- Søren.

Diverse købes

Grenå-Hundested skibsmotor. Henv. tlf. 97376111.

Værksted ønskes på Sjælland ca. 100 kvm. Hjælp: mit hobbyværkstedes lejemål er blevet opsagt efter 14 års leje fordi ejerne skal sælge det, jeg har fået 3 md til at flytte mine 8 biler og finde et andet, hvor er det?! HJÆLP..

Peter Lund, Jyllinge, 20 46 94 03.

Rubrikannoncer

For fremtiden kan rubrikannoncer indtastes på vores hjemmeside www.veteranbil.dk Og der er nu mulighed for at få foto med (dog ikke via hjemmesiden). Men foreløbig ikke gratis. En rubrikannonce med foto, enspaltet og max 50 mm høj, koster 200 kr.

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Skift motorolien nu !



CASTROL CLASSIC OIL
Motorolier i 1 gallon blikdunk:

- Classic XL 20w/50
- Classic XL 30
- Classic XXL 40 **NY**
- Classic GP 50

Klassisk syntetisk olie, der holder trykket:

- Castrol RS 10w/60

Så er du sikker på, at korrosionsfremmende syreforbindelser ikke overvintret i din klassiske bils motor.

Og nu du er ved det, så skift til en original olie, der er udviklet til datidens teknologier, tolerancer og materialer.

Er du i tvivl om hvad, der passer bedst til din bil, så tjek din originale værkstedshåndbog. Eller ring til os - vi har originale smøretabeller helt tilbage til 20'erne.

Landsdækkende levering eller henvisning til nærmeste forhandler.

VANTAGE
WWW.VANTAGE.DK

CASTROL CLASSIC OILS
V/ HENNING HJORTH & ROAR ERIKSEN
DAMSHOLTEVEJ 11, 2970 HØRSHOLM
TLF: 62 56 22 40, MAIL@VANTAGE.DK

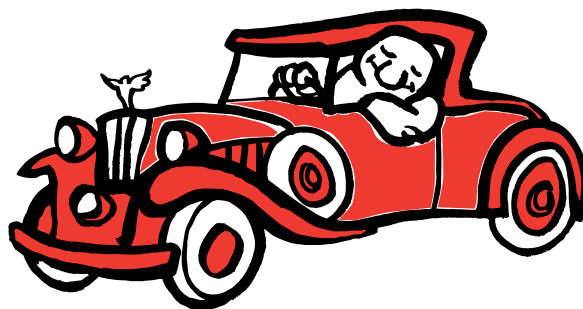


Klassiske CASTROL gearolier
- også til bagtøj og styrehus:

- EP 80w - Hypoy
- ST 90 - Straight Gearoil **NY**
- EP 90 - Hypoy
- LS 90 - Limited Slip
- D 140 - Straight Gearoil **NY**
- EP 140 - HiPress **NY**
- SP 250 - Steamoil **NY**
- Spheerol - Flydefedt **NY**
- MDX - Styrehusfedt **NY**
- TQ-F - Automatic Ford
- TQ - Automatic GM mm

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2002.



Veteranbiler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	586 kr.	327 kr.
100.000 kr.	828 kr.	441 kr.
150.000 kr.	984 kr.	597 kr.
200.000 kr.	1.090 kr.	726 kr.
250.000 kr.	1.312 kr.	892 kr.
300.000 kr.	1.464 kr.	1.032 kr.

Klassiske biler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.533 kr.	778 kr.
50.000 kr.	1.939 kr.	934 kr.
100.000 kr.	2.250 kr.	1.297 kr.
150.000 kr.	2.677 kr.	1.608 kr.
200.000 kr.	3.096 kr.	1.919 kr.
250.000 kr.	3.576 kr.	2.257 kr.
300.000 kr.	4.072 kr.	2.594 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	516 kr.	179 kr.	363 kr.
100.000 kr.	724 kr.	179 kr.	363 kr.
150.000 kr.	1.035 kr.	179 kr.	363 kr.

Klassiske motorcykler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.197 kr.	574 kr.	519 kr.
50.000 kr.	1.508 kr.	574 kr.	726 kr.
75.000 kr.	2.130 kr.	574 kr.	934 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1977

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.618 kr.	1.933 kr.

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

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



Veteran
Forsikringsklubben