

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub


VETERAN TIDENDE



DVK

Nr. 283 - Januar 2000 - 30. årgang



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorthé Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Kontortid dagl. kl. 8-14 Telefontid kl. 10-12 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Sønderjylland Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 7445 9450</p> <p>Øst- Vest- og Nordjylland Tom B. Jensen Holme Møllevej 21, st. tv. 8260 Viby J. - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p> <p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall 6390 7040</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> <p>Revision Poul G. Jensen • 3250 6575</p> <p>Veteran Tidende Månedligt medlemsblad Oplag: 4100</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Steffen Frølich • 3253 5922 Fax: 3253 6032 e-mail: sfrolich@post6.tele.dk</p> <p>Teknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Bilhistorisk Tidsskrift Redaktør: Ole Emil Riisager Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>Teknisk brevkasse: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>Alt stof skal sendes inden den 20. til: DVK - Veteran Tidende Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå eller på Fax 4914 1114. e-mail: dvk@vip.cybercity.dk Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p>														
<p>Bestyrelsen</p> <p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p> <p>Næstformand Tom B. Jensen Holme Møllevej 21, st. tv. 8260 Viby J - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p> <p>Sekretær Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p> <p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrolich@post6.tele.dk</p> <p>Registre & sektioner Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårsløv 7080 Børkop - 7586 9510</p>	<p>Forsikringsforhold Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</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 Bilhistorisk Tidsskrift</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p> <p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Mødesteder</p> <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p> <p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198 eller Hans Henrik Havsted, 4640 1441</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kvæmdrup Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p> <p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p> <p>Midt-Vest: Se klubaktiviteter</p> <p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekrø Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p>	<p>Announcepriser:</p> <table border="0"> <tr> <td>1/1 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 4.500,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve (bagside)</td> <td>kr. 6.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 1.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 2.500,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 700,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 1.500,-</td> </tr> </table>	1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-	4 farve	kr. 4.500,-	4 farve (bagside)	kr. 6.000,-	1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-	4 farve	kr. 2.500,-	1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-	4 farve	kr. 1.500,-
1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-																
4 farve	kr. 4.500,-																
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-																
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-																
4 farve	kr. 2.500,-																
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-																
4 farve	kr. 1.500,-																
<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Søren Bagge Ole Bruuns Vej 3 A 2920 Charlottenlund - 3963 7112</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Saksøbing - 5470 0358</p> <p>Fyn René Dalager Nyborgvej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Sektioner</p> <p>Morris 8: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p>Sokkelnnd Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p>Bibliotek Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p> <p> ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>														

Forsiden: NSU RO 80 1968

Foto: Hans Pedersen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Klubaktiviteter	6
Årets løb og aktiviteter	7
Nyhavnsløbet	8
Referat fra bestyrelsesmødet	9
Boganmeldelse	10
År 2000	12
Bilens århundrede	18
Månedens køretøj	20

Historisk racer, del 2	24
Internet og veteraner	29
En samler må altid længes	30
Teknisk information	32
Invitationer	33
Køb/salg	35

Læs i næste nummer

- Historisk gaderace i Frankrig.
- Med kølervogn gennem Europa i 1930'erne.
- SAS-bussen, et dansk design.

Næste Veteran Tidende udkommer uge 6 2000



Klubmøder

JANUAR.

13.	19.30	Børkop	Klubmøde på Vandmøllen.
13.	19.30	Rødekro	Klubmøde.
15.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
18.	19.00	Kværkeby	Jens Robdrup fortæller om biler og aviser.
20.	19.00	Nivå	Virksomhedsbesøg på Svejsecentralen, se omtale side 6.
25.	19.00	Klippinge	Klubmøde, Claus Neble fortæller om gamle dage, se side 6.
25.	19.30	Egeskov	Klubmøde, film fra Fanøløbet af Ronald Jørgensen.

FEBRUAR.

1.	19.30	Ristrup	Klubmøde.
3.	19.00	Nivå	Klubmøde, foredrag om rustbeskyttelse, se omtale side 6.
8.	19.30	Rødekro	Garagemøde hos Karl Egon Bruuns, se omtale side 6.
10.	19.30	Børkop	Klubmøde, se kalender i januar VT.
15.	19.00	Kværkeby	Klubmøde, Kaj Sørensen om karrosseriets udvikling.
17.	19.00	Nivå	Virksomhedsbesøg. Helsingør Bilpleje, se omtale side 6.
19.	13.30	Ristrup	Virksomhedsbesøg. Ørting Autoblik, se side 6.
29.	19.30	Egeskov	Klubmøde A. Jørgensen om DKW racerløb i 30erne se side 6.

MARTS

3.	19.30	Nivå	Klubmøde, Jan Bechmann fortæller om totakts motorer.
7.	19.30	Ristrup	Klubmøde
9.	19.30	Børkop	Klubmøde.
9.	19.30	Rødekro	Klubmøde, formand Steffen Jørgensen kommer på besøg.
16.	19.00	Nivå	Virksomhedsbesøg. Autoværkstedsmuseum, se side 6.
18.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
21.	19.00	Kværkeby	Klubmøde, Niels Jonassen, hvad er en veteranbil.
28.	19.30	Egeskov	Klubmøde, W. Farbmacher fortæller om Paris-Peking løbet.

Udlandet

Januar 2000	Classic Monte Carlo rally. www.carnet.co.uk/rallyoffice eller +44 1235 851 291
28.2.2000	Brooks at Hendon, auktion. Et besøg værd. + 44 20 7228 8000
11-12.3	München Olympiahalle Classic show og salgsudstilling info@classicmobil.de tlf. +49 8142 580690
2-7.7	Rally des Alpes e-mail: info@alpinerrally.ch tlf. +41 21 310 03 02
14-13.10	Classic Rally London -Lissabon. www.hero.org.uk tlf. 44 01886 833505

MEDDELELSE FRA SEKTIONERNE:

27.01	19.00	Morris-møde	Hos Poul Jensen, tilmelding senest 24.01 tlf. 3250 6575
24.02	19.00	Morris-møde	Hos Bent Riff, tilmelding senest 21.02 tlf. 4235 1992

OBS OBS OBS

**Kender du nogen der vil leje vort klublokale i Nivå,
fast en eller flere dage pr. måned ?
Så kontakt straks Dorthe på klubkontoret eller send
en mail eller fax.**



Steffen Jørgensen.
Formand DVK.

Godt Nytår!

Jeg ved godt, at de lærde strides med de måske mindre lærde om, hvornår det nye århundrede og årtusinde i grunden begyndte eller begynder. Lad os antage at det skete den 1. januar år 2000, og hvis ikke så får vi lejlighed til at fejre det igen om ca. 1 år.

Det forgangne århundrede har givet os alle en meget spændende hobby, hvad enten vi har en gammel bil, motorcykel, knallert eller samler på modelbiler. Alt sammen er det børn af det forgangne århundrede (plus lidt fra det forrige). Ser man på køretøjerne fra 19-hundredtallet, så afspejler de stort set helt præcis udviklingen i samfundet på det pågældende tidspunkt. Tiden op til anden verdenskrig, hvor det hovedsageligt var de velstillede, der havde biler. Efter krigen med Folkevognens indtog, som hurtigt blev en „folkevogn“. Motorcykelboomet i halvtredserne, som fulgtes af kabinescootere, der skulle give motorcykelfolket tag over hovedet, men som så, når de fik børn, havde brug for en lille bil. De store „flydere“ fra sidst i halvtredserne til dem, der ikke kunne få noget stort nok. Japanernes komme i tresserne også med biler og motorcykler o.s.v..

Til alt held så en lille gruppe tidligt, at dette med ældre køretøjer var en fascinerende ting og stiftede allerede i 1954 Dansk Veteranbil Klub. På det tidspunkt var en Ford A af nyeste model kun 23 år, og kunne således ikke med vores nuværende 25 års grænse deltage i DVK arrangementer! Det er måske værd at erindre sig, når man tænker sit om køretøjer fra halvfjerdsere. I dag har vi en tendens til ikke at tænke på de helt gamle køretøjer, som måske ikke er en del af det trafikbillede, vi kan huske fra vores barndom, men er en meget vigtig del af historien, som bør bevares og vises frem. Så løbsarrangører - tænk på, hvordan I kan gøre det attraktivt for gamle køretøjer at deltage.

Jeg tror, at vores hobby er en af de mest familievenlige. Mange af os har køretøjet hjemme, hvor vi bor, bruger en masse tid i garagen/værkstedet nær familien, og når der er løb foregår det ofte på interessante steder (i godt vejr), hvor familien inklusive børn i den lidt vanskelige alder gerne deltager. Men husk, at det kun er takket være nogle (få) medlemmers indsats, at der er arrangementer at deltage i! Så med en lettere omskrivning af Kennedys ord kan man sige, „Spørg ikke hvad klubben kan gøre for dig, men hvad du kan gøre for klubben“

Med ønsket om en god sæson med mange spændende oplevelser med de gamle køretøjer vil jeg ønske alle medlemmer med pårørende et Godt Nytår.

Steffen Jørgensen

DVK



Redaktørens tanker



Hvilket perspektiv for en veteranentusiast ! " min bil er fra det forrige århundrede", ja ordene er de samme, men hvilken forskel i betydning, sagt med få dages mellemrum. Nå nu ikke mere om det århundrede/årtusindskifte, det har vi ligesom hørt nok om nu og i øvrigt bruger vi seks sider på dette inde i bladet.

På side 9 i december-nummeret havde vi et billede af en sød pige samt en Rolls. Hvis nogen også lagde mærke "det med sort" på samme side, vil jeg returnere til emnet forsikring og lige sige: Har I jeres opstaldede køretøjer ordentligt forsikret ? Vi har nu igen hørt om et trist tyveri samt om mange skader under december-orkanen. Det er jo helt klart at vi har de køretøjer som er registreret behørigt forsikret, men hvad med de andre, ofte gemt væk i mere eller mindre øde lader eller lagerbygninger og ikke altid af bedste bygningsmæssig kvalitet.

Selv om en orkan af en styrke som den nys overståede heldigvis er statistisk sjælden, så kan den jo godt komme igen før end vi aner. Det så

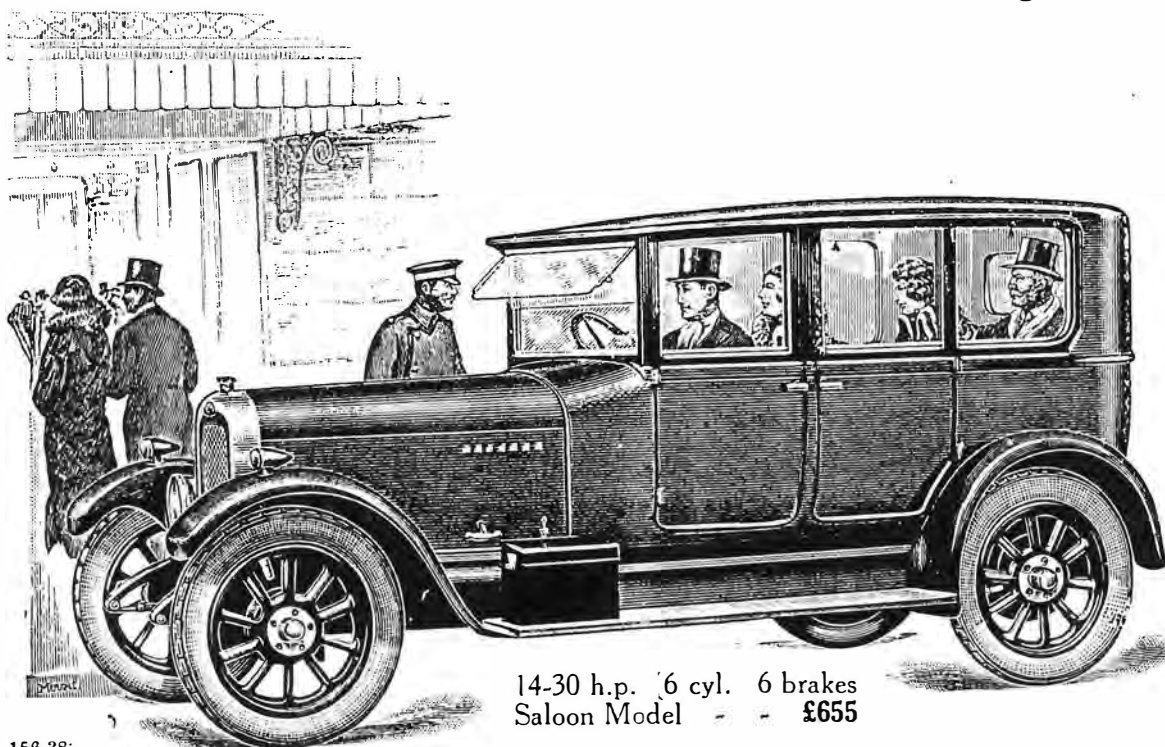
vi jo i Mitteleuropa, hvor der kom to "århundredets" orkaner med få dages mellemrum.

Og tyveri, ja det sker desværre oftere og oftere. Desværre er det jo sådan at både tyv og hælør skal findes blandt vore egne. Kommer I ud for et tyveri så fortæl det rundt til alle og fortæl det til medierne og vær selv opmærksom når I køber noget af en ukendt, sørg for oprindelsesdokumentation.

Ja det var selvfølgelig nogle lidt negative, men desværre nødvendige tanker, her ved indgangen til det nye århundrede.

PS. Skal I have forsikret så kontakt Dorthe Thies på kontoret.

Belsize årg. 1924



156-38



KLUBAKTIVITETER

DKW

FYN EGESKOV



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

Tirsdag den 25. januar kl. 19.30
Klubmøde. Der vises film fra Fanø løbet 1999, der er optaget af Ronald Jørgensen.

Tirsdag den 29. februar kl. 19.30
Klubmøde. Denne aften kommer formanden for Dansk DKW Klub Arne A. Jørgensen og Claus Neble fra København og viser dias fra DKW's racerdeltagelse i 30'erne, hvor det meste af materialet er fra motorcykelsiden, så mød op til dette spændende arrangement.

Tirsdag den 28. marts kl. 19.30
Klubmøde. Igen en interessant aften, hvor Willibald Farbmacher kommer og fortæller om det store udholdenhedsløb fra Paris til Peking fra fordoms tid, så kom og hør om dette spændende løb.

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

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 fremme ligger Ristrup.

Lørdag den 15. januar kl. 14.00
Biblioteksdag. Alle er velkomne.

Tirsdag den 1. februar kl. 19.30
Klubmøde. Ideer og debat om arrangementer i år 2000.

Lørdag den 19. februar kl. 13.30
Besøg hos Ørting Autoblik.

Tirsdag den 7. marts kl. 19.30
Alm. klubaften.

*Med venlig hilsen
Lars Hoffbeck
og Arne Jespersen*

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Til vores klubmøde **tirsdag den 25. januar kl. 19.00** har den kendte veteranbilmænd og københavner Claus Neble lovet at komme og fortælle og vise lysbilleder om København før bilerne kom på gaden. En byvandring i København, som er både spændende og interessant. Det er tilladt at stille spørgsmål undervejs, og hvis jeg kender Claus ret, kommer han nok ind på mange ting undervejs, ellers er der mulighed for det ved efterfølgende klubhygge, hvor ordet er frit.

*På gensyn
Kai Wredstrøm*

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Vi siger tak for et fint fremmøde ved julefrokosten selvom vejret var lidt drilagtigt. Det var, som altid, en dejlig aften med masser af god mad (tak Inge og Torben) og godt humør, og nu til det nye år:

Tirsdag den 18. januar
Jens Robdrup fortæller om biler og aviser.

Tirsdag den 15. februar
Kaj Sørensen fortæller om automobilkarens udvikling gennem tiderne.

Tirsdag den 21. marts
Niels Jonassen causerer over emnet „Hvad er en veteranbil“? For herigenem at redegøre for de mange gruppe-ringer og benævnelser indenfor gammelbil-hobbyen, der indimellem kan virke splittende, hvor vi ville have stor glæde af at holde sammen.

Lørdag den 15. april
Vi forsøger at arrangere en forårsudflugt til det nordsjællandske, så reserver venligst denne dag.

Tirsdag den 16. maj
Alm. klubmøde.

Tirsdag den 20. juni
Alm. klubmøde.

Tirsdag den 18. juli
Alm. klubmøde.

*M.v.h.
Kaj Sørensen/
Hans Henrik Havsted*

BØRKOP VANDMØLLE

Torsdag den 13. januar
Klubmøde på Vandmøllen.

Torsdag den 10. februar
Klubmøde på Vandmøllen. Vi får besøg af Bent Dalgaard fra Quaker State Oil. Bent Dalgaard vil fortælle om olie generelt, men vil naturligvis også komme ind på de specielle forhold, der kan være med olien til de gamle køretøjer.

Torsdag den 9. marts
Klubmøde.

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen*

NIVÅ

Torsdag den 2. marts kl. 19.30
Mødeaften. Vi får i aften besøg af vores medlem Jan Bechmann, der vil fortælle om totaktsmotorer og fremvise en egen konstruktion af slagsen. Jan har tidligere holdt foredrag om emnet stempler og cylindre, det var yderst interessant, så mød op hvis det har din interesse.

Torsdag den 16. marts kl. 19.00 præcis
Københavnsområdet virksomhedsbesøg. Besøg på Lyngby Tekniske skole/ Autoværkstedsmuseum, Mortonsvej 18 i Kgs. Lyngby. Vi skal se hvordan de unge bliver undervist ud i det maskinmekaniske og oven i dette får vi fornøjelsen at se et autoværksted fra fordoms tid. Adressen kan være lidt svær at finde, så kig lige i Kraks vejviser. Begrænset deltagerantal så tilmelding er nødvendig til Dorthe på kontoret, tlf. 49195906.

Claus E. Neble





Årets løb og aktivitetskalender

19. maj	Sydhav Rallyet. På Lolland, info/tilmeld. Ole Poulsen 5470 0358
20. maj	Odsherredsløbet. Odsherred. info/tilmeld. Ole Kirk Vium 5991 4334
1. juni	Madpakketur. Sydsjælland/Præstø, info/tilmeld. Peter Bering 5599 6645
1.-5. juni	Danmarksløbet. Fra Gedser til Skagen, info/tilmeld. 7441 5420/ 7444 9450
3.-4. juni	Frederikshavn Classic Car Show, info/tilmeld. 9843 2377 / +46 3191 1380
9.-12. juni	Styrkeprøven 2000. Silkeborg og omegn, info/tilmeld. P.Suhr 7565 7836
23.-25. juni	Mercedes-Benz Sommertræf. Ringkøbing, info/tilmeld. Heini Svendsen 4913 1523
28.-29. juni	Ringkøbingløbet. Ringkøbing og omegn, info/tilmeld. G. Albrechtsen 9626 3700
26. juli	Høsttur ved Kværkeby. Midsjælland, info/tilmeld. H.H.Havsted 4640 1441
8.-9. juli	Bornholm Rundt . Bornholm , info/tilmeld. A P Hansen 5649 3544
7. august	Odder Veteranløb. Odder og omegn, info/tilmeld. E.Mathiasen 8656 0770
12. august	Munkebjergløbet. Vejle og omegn, info/tilmeld. H Geschwendtner 3253 8470
11. november	Stumpemarked i Herning

Det var hvad vi foreløbig har at byde på. Vi kan se at det langt fra er alt og skal endnu en gang opfordre alle der går med tanker om at lave et arrangement til omgående at få fastsat dato og sende den til VT så vi kan få det med i kalenderen.

Med venlig hilsen
Redaktøren.

Rettelse til VT 282

Ole Sommer og Ole Sommer

I december nr 282 bragte vi omtale af Ole Sommer i to forskellige artikler. Det kan måske forvirre nogle af vore læsere, men der er faktisk to veteranbilfolk af samme navn. De er begge beskæftiget professionelt med biler. Den ene Ole Sommer har lang familietradition inden for bilbranchen, både som importør og forhandler af Jaguar og Volvo , som det fremgår af vor artikel i nr. 282. Den anden Ole Sommer driver veteranværksted i København og er særdeles ferm til restaureringsopgaver, ikke mindst hvad angår karrosseri arbejde. Det var ham der fik genskabt den rette facon på den anden Ole Sommers C type Jaguar (eller var det D typen?) efter en påkørsel i forrige århundrede ved CCCC løbet i København.

Redaktøren.

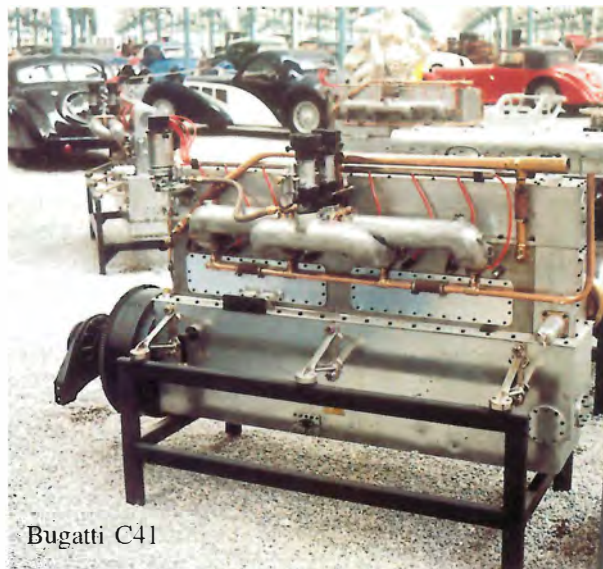
Den mystiske racermotor i decembernummeret.

Vi takker de mange der har skrevet til os om den. Det er faktisk så interessant, at vi senere vil bringe en hel artikel om konstruktøren Louis Chevrolet og hans mange interessante motorkonstruktioner.

Billedet viser en Frontenac fra ca. 1922-24 bygget på en Ford T blok.

L. Chevrolet havde et nært samarbejde med Henry Ford, men mere om det senere.

Redaktøren



Bugatti C41

I artiklen om Ole Sommer brugte vi et billede af en motor, der blev angivet som en Bugatti Royal motor.

Vi beklager meget den fejlagtige billedtekst. Der skulle have stået at det var en GARDNER diesel.

Den har jo ikke meget med en Bugatti motor at gøre, ej heller i udseende. Vi bringer her et billede af en Bugatti C41 motor, forskellen i udseende er jo slående.

Redaktøren.

NYHAVNSLØBET



Tekst og foto: Ole Emil Rüsager.

Det vækker hvert år opsigt når deltagerne i Nyhavnsløbet ved start og afslutning står på række langs kajen. I år gik løbets rute ad Strandvejen til Hørsholm med mellemlandning i de smukke omgivelser ved Jagt- og Skovbrugsmuseet.

Her ses fra venstre en Mercedes-Benz 600, som Poul Suhr, Amager, deltog med, M.G.A 1960 som enten er Jørgen Klausens eller Egon Andersens, Hans Christensens Austin Healey 1962 og op ad skråningen Hans Holtmans M.G. TC 1946, den anden M.G.A og Jørgen Behrendts Ford Mustang 1964.



En enkelt motorcyklist var med, Jens Høstrup med den lækre Adler 1954. Tocylindret totakter på 250 cc.



Ford T Centerdoor 1915 tilhører Flemming Larsen. Til venstre anes Kurt Skovs Alvis 1954, til højre Mogens Johansens M.G.B 1965.

Ola Chantelous uhyre velbevarede FIAT 1500 fra 1962 er i dag en stor sjældenhed - de fleste rustede hurtigt op. Flemming Jørgensen havde anmeldt sin Alfa-Romeo 1900 coupé men mødte i stedet i Morgan Plus-4 „Flat Radiator“ 1952.



Morris fra 1930'erne har vi utroligt mange af, men de ældre er sjældne. Som Bent Nielsens Cowley 1926 Square Radiator med svigermorsæde.



BMW-entusiastene Ib Jensen og Jens Winther gjorde holdt på Folehavevej i henholdsvis 327/28 og 320 da Stig Hansen i Morris 8 1935 sprintede forbi.

Jørn Sandgårds NSU Sportprinz 1961 - 600 cc, tocylindret hæk-motor med overliggende knastaksel drevet af skubbestænger og excentrikker.



Kai Ottosson havde bøvlt med sin BMW 327 og måtte et stykke tid køre med høj tomgang for at holde liv i motoren, men kunne selv stille diagnosen, en hængende knik-arm i strømfordeleren.

Referat fra bestyrelsesmødet den 22.11.99

Bestyrelsen var mødt næsten fuldtallig, bortset fra Tom Jensen der var kaldt på job.

Mødet var det årlige heldagsmøde, så mange emner var på bordet, både generelle administrative og ideer for fremtiden.

F.eks. mulighed for oprettelse og administration af tilbudte restlagre af reservedele fra importører (der er kommet et konkret tilbud fra Toyota) og en aktiv målrettet indsats for at redde restlagre fra destruktion, samt forslag om oprettelse af en værkstedsfunktion med eget kontingent i lighed med en ordning der kendes fra D.T.U. Den har kørt i flere år og er velfungerende. Aflagte rapport fra mødestederne viste god tilgang til møder samt aktivitet generelt. Mødernes omkostninger er i årets løb steget en del på grund af diverse huslejestigninger med mere. Det er nok en naturlig udvikling, når vi ønsker ordentlige klublokaleforhold på landsbasis. Kun mangler vi stadig at få etableret en fast mødeaktivitet i Vest/Nordjylland, der er taget kontakt og arbejdes med det.

Aktivitet i registre og sektioner er generelt for ringe og forhold omkring dette ikke ordentligt afklaret. Der blev nedsat et udvalg til at få det på plads. Klubbens regnskab for de 3 første kvartaler blev gennemgået og var tilfredsstillende. Der forventes et mindre overskud.

Markedsføring og fremtidsvisioner for klubben blev drøftet. Det var en bred drøftelse og skulle kunne danne grundlag for mere konkrete forslag til senere møder.

Veteran Tidende blev drøftet og ideer til videreudvikling af VT blev fremlagt, både hvad angår stof og layout.

Oplæg fra VT om en fast løbskalender der dækker hele året er ønsket og der henstilles til alle løbsarrangører at tilmelde sig den i god tid.

Megen god og positiv snak fik tiden til at løbe og mødet blev afsluttet ved ca. 18-tiden.

Redaktøren.

Endnu et frækt veterantyper



Denne gang er det gået ud over motorcykelentusiasten Niels Fjerbæk, fra Gedved.

Niels har fra sit lager i en tom transformatorbygning på Horsens havn fået stjålet en meget sjælden Kochler Escoffier K 35 model 1929 stelnr. 2103 reg. nr. CT 18157, en BMW R 62 fra 1928, stelnr. 20168, en BMW R25-2 fra 1953, stelnr. 276121 motornr. 27121, begge adskilt men komplet, R 62 var færdigrestaureret og klar til samling. Yderligere blev der stjålet en del reservedele til ældre BMW mc'er.

Skulle nogen høre noget der kan have relation til dette, vil Niels meget gerne have et tip. Niels' telefon nummer er 75665020. Tyveriet er naturligvis meldt til politiet, så man kan naturligvis også henvende sig her.

Billedet viser en Kochler Escoffier.

Redaktøren

Kallundborg

Automobilen kommer

En hilsen fra det forrige århundrede





Den grå slider

Af O.E. Riisager

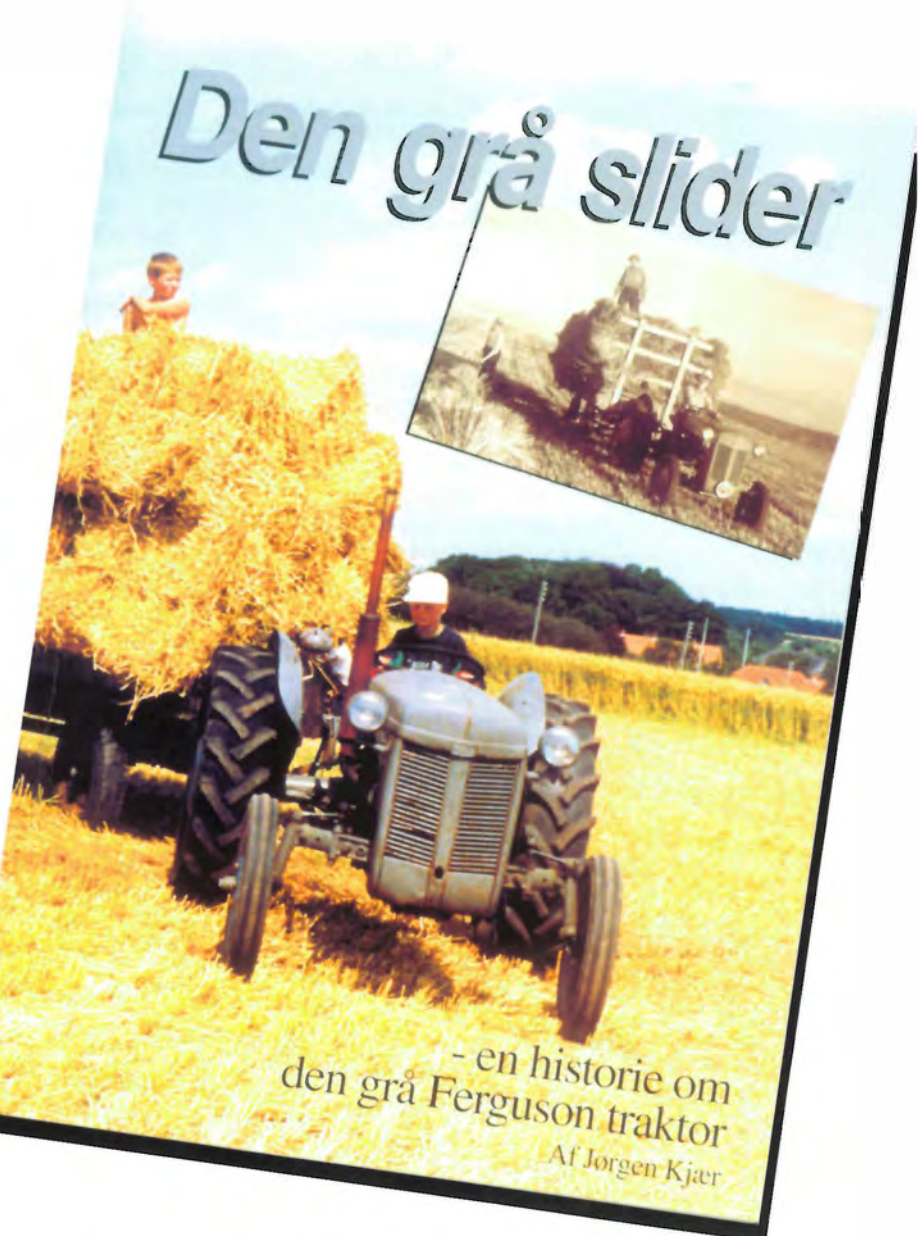
I vrимlen af ny bøger på dansk om motorkøretøjer er en enkelt om motorcykler og nu så sandelig også en om en traktor: „Den grå slider“, af Jørgen Kjær.

Forfatteren skriver i forordet at det er ikke historien om Ferguson traktoren, men historier om den. Derfor kan bogen også læses af folk der aldrig har haft med landbrug at gøre, for den er meget underholdende.

På 112 sider og med mange flere billeder end sidetallet fortæller Kjær løst og især fast om Henry George, kaldet „Harry“, Ferguson og hans virke. Han blev født i 1884, voksede op på en gård, og selv om han forlod landbruget som 14-årig blev det afgørende for hans livsværk. Han lavede som 19-årig sin første motorcykel, blev i 1909 den første brite som byggede og fløj med sin egen flyvemaskine, var motorsportsmand og inden første verdenskrig havde han bilforhandling og bilværksted i Belfast i Nordirland.

I hans hovede kværnede at han ville aflaste landmændene for deres slidsomme slæb og han frembragte mange systemer - for eksempel et ombygningssæt til Ford T så den kunne bruges som traktor og kombineres med hans udviklede plov. Ombygningssættet hed mærkværdigvis „Eros“.

Vi skal ikke tage duften af bogen, køb og læs den selv. Men herhjemme forbinder vi jo Ferguson traktoren med den hastigt forøgede mekanisering af landbruget efter Anden Verdenskrig. Og mange kender det særlige system med den hydrauliske trepunkts ophængning af redskaberne på traktoren. På det tidspunkt var produktionen overtaget af Standard bilfabrikkerne i Coventry - og man vil vide at Standard anvendte samme 2-liters motorblok som i Ferguson for eksempel i Triumph sportsvognene. En del af Standard motorerne kunne køre på petroleum. Men prototypen til Ferguson traktoren stod færdig allerede i 1933 og var



slet ikke grå men sort. Type A var i produktion et par år senere i samarbejde med David Brown, og de første 550 eksemplarer havde en motor fra Coventry Climax. I sig selv et stort kapitel - firmaets motorer var egentlig til stationær brug, men med deres overliggende knastaksel kom de til at gøre fremragende fyldest i sports- og racervogne. Også David Brown og Continental motorer har været brugt i Ferguson. Fra 39 til 47 havde Ferguson et produktionssamarbejde med Ford. I en årrække blev traktoren også fremstillet hos Ford i Detroit.

Vort mangeårige medlem Peter Søby, tidligere Ferguson-forhandler i Randers, er en af Jørgen Kjærs kil-

der, og Kjær bebuder en fortsættelse af bogen, blandt andet om tekniske detaljer og specialudgaver af Ferguson.

Sprog og tegnsætning - uha. Men det grafiske arbejde er perfekt, og det har vores egen Ole Callesen stået for.

Adskillige Ferguson traktorer er stadig i daglig brug - og den er uundværlig i beholdningen hos de forbavsende mange traktor-samlere. Virkelig en vigtig bestanddel i det nu forgangne tyvende århundredes motorisering.

Pris kr. 248.- og bogen kan skaffes gennem boghandelen.



Dette var århundredets værste orkan.

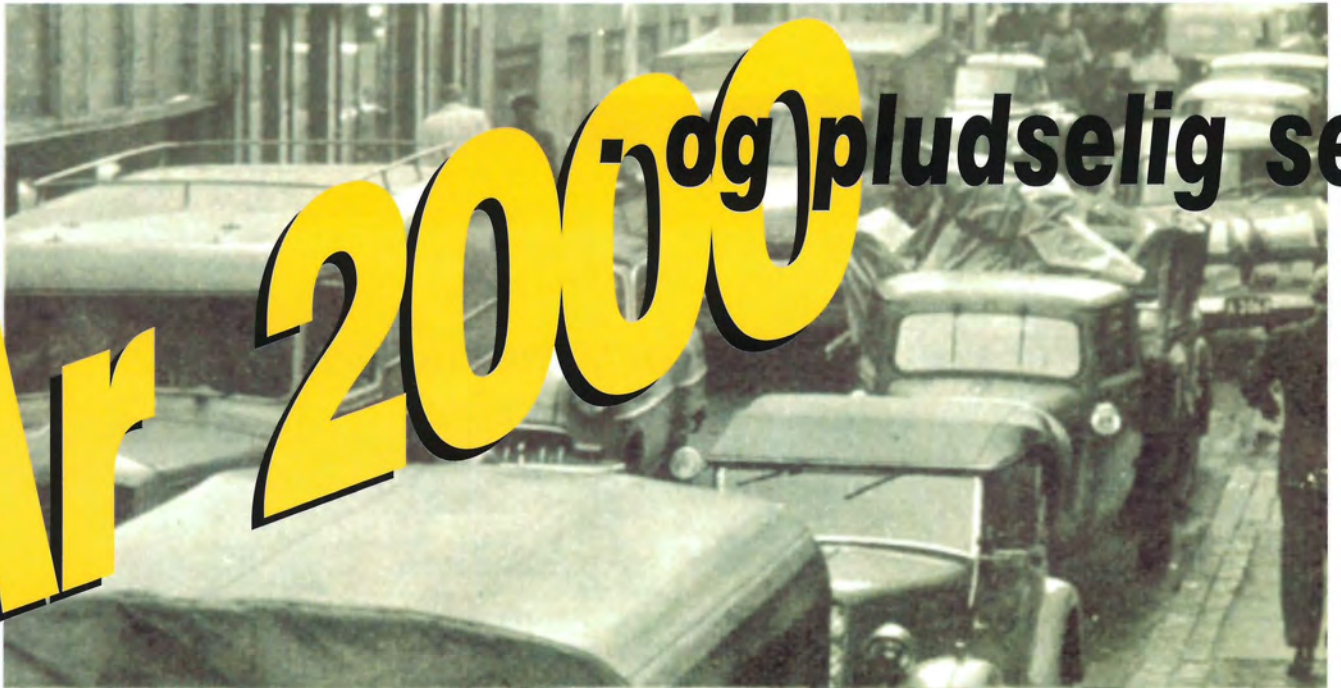


*-Næh! Du har fået 2 nytårsønsker opfyldt!
Svigermor er stået til himmels, og du har fået
dig en Phaeton!*

År

2000

- og pludselig ser



alt med 1900 foran gammelt ud

Tekst: Hans Pedersen

Her ved årtusinde-skiftet gør man vel for alvor status over mange ting og forhold.

De seneste ca. 100 år har været en utrolig periode. Man kan stort set sige, at alt er opfundet i denne 100-årige periode. Jovist, mange ting var på vej i 1890'erne, mens set med vore danske øjne, da må man vel konstatere, at det hele er kommet til os de seneste 100 år.

Elektriciteten, flyvemaskinen, jernbanen, telefonen, raketten, radioen, fjernsynet, pc'en m.m., og så naturligvis BILEN.

Det er helt overvældende at betragte alle disse prægtige ting, men her vil jeg koncentrere mig om bilen.

Netop bilen er jo en fantastisk ting. Bilen har betydet alt for samfundet, den har gjort os mobile i en grad, så man må forundres. Vi kan køre hvorhen vi ønsker, når vi ønsker det.

Bilen har skabt utallige arbejdspladser, ikke blot de mange bilfabrikker verden over, men i høj, høj grad også de tilhørende service-industrier. Bilen førte til bl.a. autoforhandlere, værksteder til reparation og vedligeholdelse, specialfabrikker der fremstiller karrosseridele, udstødningssystemer, fælge, batterier, bremseskiver, bremseklodser og tusinde andre ting

Hertil også industrier, der producerer alt muligt tilbehør, fra bilradioer, trailere, campingvogne til sædeovertræk, bundmætter og meget, meget andet.

Bilen ændrede totalt gadebilledet. Der opstod benzinstationer, landevejskroerne udviklede sig, moteller blev bygget, der blev bygget veje, senere motorveje, der blev bygget broer således bilerne kunne "køre over", store bilfærger blev sat ind på strategisk vigtige steder. Køretøjerne, såvel de 2-hjulede som de 4-hjulede, var blevet en særdeles vigtig brik i det danske gadebillede. Bilen var fra begyndelsen så genial, at også den sidende skatteminister hurtigt fandt ud af, at her var der et skatteobjekt, der sagde "spar to" til alt.

Tilbage til bilen og dens hjælpesystemer, der også har gennemgået en utrolig udvikling.

Oftentimes tænker jeg på alle de mindre ting, der forefindes i bilen: Varmeapparat, vinduesviskere o.s.v. Her har der også været en utrolig udvikling. Noget jeg selv tænker meget på, når jeg eksempelvis kører i min egen bil fra 1936 i regnvejrs. Så er det tydeligt, at der er sket en masse i alle disse 100 år.

Bilen førte også til begreberne "racerbiler og racerbil", og hvad man her kan læse beretninger om, er også helt fantastisk. Et Formel 1 løb anno 1999 er aldeles frydefuldt at betragte.

Her kører det ypperste på 4 hjul – en mageløs teknik.

En enorm kontrast til den gamle Ford T.

Man bliver vel aldrig helt færdig med at produktudvikle bilen – hele tiden sker der noget nyt.

Jeg selv har det sådan, at når man siger BILER, da tænker jeg allerførst på Henry Ford og hans hæsblæsende tempo med at producere Ford T.

At læse beretninger fra den Ford T-periode – omkring 1910-1927 – ja, det er absolut fascinerende.

Tænk at Henry Ford allerede dengang kunne producere omkring 9.000 stk. køretøjer pr. dag.

Hans enkle Ford T var genial, og Henry Ford selv var stædig. Han blev faktisk til sidst "tvunget" til at indstille produktionen af Ford T og lade den afløse af model A i 1928.

Ford T produktionen var helt unik – der var tænkt på alt. F.eks. indkøbte Henry Ford så mange bolte og møtrikker, at han til leverandøren kunne forlange dem leveret i trækasser i en speciel størrelse.

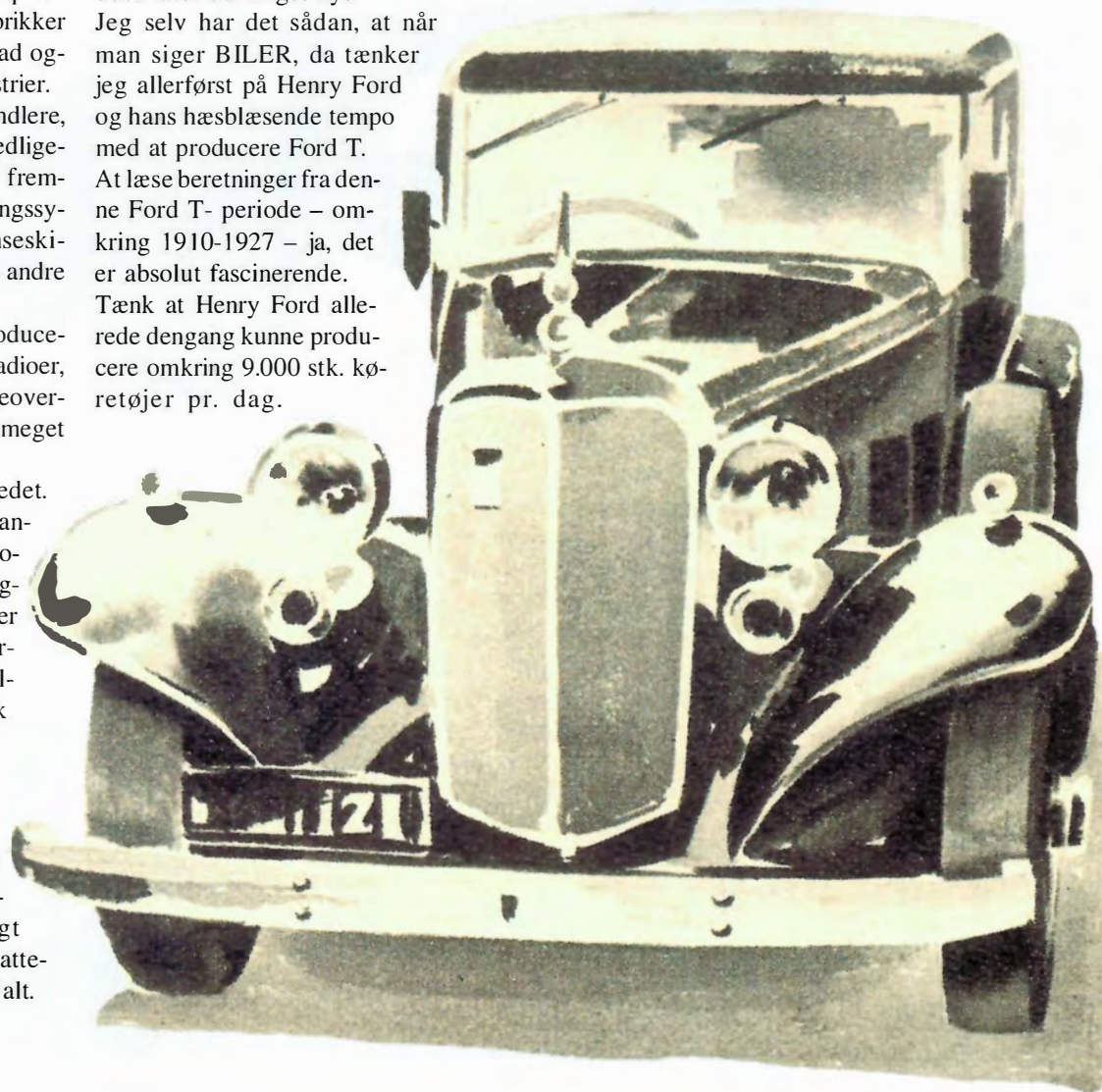
Hvorfor? Jo, så kunne han benytte brædderne fra de tomme trækasser til trægulve i Ford T'erne.

Allerede dengang var begrebet "genbrug" opfundet. Henry Ford lakerede næsten alle sine biler sorte, idet sort lak tørrede særdeles hurtigt – og dette var jo absolut nødvendigt med den enorme produktion.

Senere kom Ford med alle de kendte modeller, f.eks. den nye V8 i 1932.

Den var en sensation.

Alle disse Ford'er fik vi jo kendskab



til i Danmark – og dette er nok grunden til, at jeg allerførst tænker Ford, når jeg tænker bil.

Andre store amerikanske mærker husker jeg også: Duesenberg, Auburn, Cord, Packard, Willys Overland, Studebaker, Pontiac, Nash, Hudson, Chrysler m.fl.

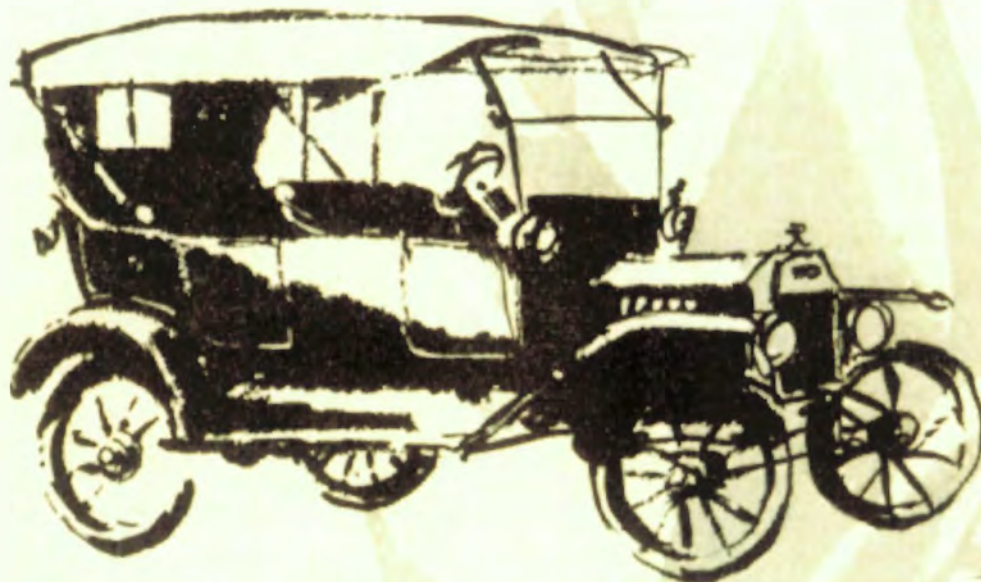
Også de lidt sæere Dodge brødre, der i begyndelsen af deres karriere netop arbejdede for Henry Ford. De leverede motorer, gearkasser, bagaksel m.m. og blev senere stenrige p.g.a. deres beholdning af Ford-aktier.

Så var der jo General Motors, hvor nogle af ovennævnte mærker også indgår i, også en fantastisk historie. Vi danskere tænker vel her specielt

rømt – alle kender en boble.

Så er der også tysk Ford med alle deres Taunus/Escort-modeller, der også blev særdeles velkendte i Danmark. Mercedes var (er) den meget fine bil, som de fleste danske i 1950'erne og 1960' fik kendskab til når de kørte i taxa. Mercedes-stjernen har altid stået som noget specielt. Jeg tænker også – nu vi er i Tyskland – på alle de små biltyper fra dengang: Goggomobil, BMW, NSU, Messerschmidt, Lloyd m.fl. Der var jo en "småbilsperiode" her i Danmark omkring denne tid.

I 1966, da jeg selv fik førerbevis – da var jeg helt tilfreds, hvis jeg kunne få sådan et lille køretøj. Kravene var ikke helt så store som i dag.



på efterkrigens store "dollargrin" – såsom Chevrolet, Buick m.fl.

Rent europæisk tænker vi nok Opel, når vi hører navnet GM. Tidligere også Vauxhall, men dette mærke er jo ude her i Danmark.

Jeg føler, alle danskere på et eller andet tidspunkt har ejet en Opel, eller i det mindste haft en del familie, der har kørt Opel. Og når jeg tænker Opel – og hermed er i Tyskland – ja så kommer alle de berømte mærker myldrende frem. Jeg tænker først og fremmest VW, der i meget høj grad satte Danmark på hjul med den berømte VW-boble – man fristes til at sige at den blev den moderne Ford T... VW-boblen blev virkelig verdensbe-

Englænderne skal vi heller ikke glemme. Hvem husker ikke, da de små "mini'er" kom til landet sidst i 1950'erne. To forskellige navne på samme bil: Austin Partner og Morris Mascot. Det var de berømte navne her i Danmark.

Også Ford Anglia, senere den med skrå bagrude, husker jeg. Morris 1000, Triumph Herald, Vauxhall med modellerne Velox, Cresta, Viva. Ford Cortina var også meget fremme i Danmark.

Vi kommer heller ikke uden om de

særdeles berømte Rolls Royce, Bentley og Jaguar.

Og hvad er mere svensk end en rød Volvo Amazon foran en rød svensk træhytte? Jeg husker Volvo PV 444 og den senere PV 544, der så udgik af produktionen i 1965. Nu satsede Volvo på Amazon og den kommende Volvo 142. Alle blev jo meget kendte mærker i Danmark, og her i



det nye år 2000 kører der stadig mange Volvo Amazon'er på de danske landeveje. Utroligt.

Også Saab var stærkt fremme i Danmark, vel specielt i 1960'erne og i begyndelsen af 1970'erne. Saab var en anderledes bil med sin helt egen stil.

Skæbnen ville så, at Volvo blev overtaget af Ford, og Saab blev overtaget af General Motors.

2 stolte mærker var pludselig ejet af amerikanske fabrikker. Hvem kunne have troet det . . . ?

Når jeg tænker på Frankrig, da siger jeg straks Renault. Den franske "folkevogn" Renault 4CV satte sandelig også Danmark på hjul. Senere kom Dauphine, R8, R10, Floride. I nyere tid kom Renault 4, Renault 5, 12 og 16. Senere igen Renault 18, 20, 30 og 25, sportsmodellerne 15, 17 og Fuego.

Selv har jeg altid kørt i Renault – har altid været fascineret af disse modeller.

Nu vi er ved de franske biler, så må jeg også sige aparte Citroën med dejlige former og (engang) usædvanlig teknik. Hvem husker ikke Citroën ID 19, jamen den var jo en drøm at se

den dengang var lidt mere sjælden i Danmark. Jeg mindes Peugeot 404 fra 1960'erne og 1970'erne, en skøn vogn – og næsten lydløs efter datidens forhold.

Simca kom også på banen i 1950'erne og 1960'erne, hvor der i Danmark kørte ret så mange.

Simca-navnet forsvandt til fordel for Talbot, der til sidst blev til Peugeot.

Af andre berømte franske biler tænker jeg også på Bugatti og Panhard.

Også Italien var godt med. Der kørte mange små Fiat-modeller, 500 og 600 samt de lidt større 850, 1100 og hvad de ellers hed. Så var der jo de italienske fuldblodsvogete Ferrari og Alfa Romeo, men de var sjældne i Danmark – og er det jo stadigvæk.

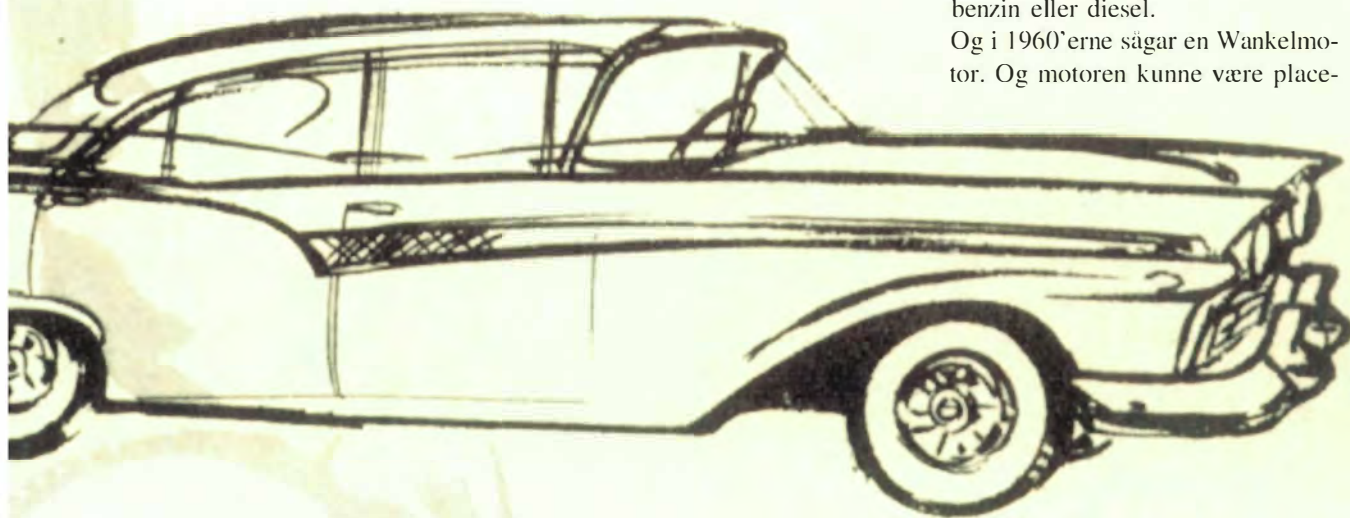
Jo, jeg kunne blive ved med at "rejse" rundt i den fantastiske bilverden. Der er så mange interessante biler og lige så mange interessante historier. Tager vi alle 100 år – sorterer lidt i dem, ja så må man tage hatten af og



blev opkøbt og sammensluttet med andre. Nogle blev stenrige og berømte. Fælles for dem alle var at de havde nogle ideer, der skulle afprøves – og blev det.

Alt blev forsøgt, tager vi f.eks. motorerne der i tidens løb blev fremstillet, da prøvede de så at sige alt. Motorer med 2 cyl., 4 cyl., 6 cyl., 8 cyl., 16 cyl., række- eller V-motor, benzin eller diesel.

Og i 1960'erne sågar en Wankelmotor. Og motoren kunne være place-



på dengang - og køre i. En helt utrolig bil dengang i ca. 1955, hvor den første model kom frem.

Også den verdensberømte Citroën 2CV – den kender næsten alle bilelskere.

Peugeot skal også nævnes, selv om

sige: Helt utroligt.

Tænk på alle disse personer, alle deres visioner, alle deres prøvelser. Nogle gik fallit, nogle kom i fængsel (f.eks. Louis Renault), andre spillede hasard med deres bilfabrikker. Nogle forblev selvstændige, andre

ret foran, bagi eller i midten som centermotor. Der kunne være forhjulstræk eller baghjulstræk – eller træk på alle 4 hjul.

Bilens formgivning i de sidste 100 år er også enestående. Engang var bunden en chassisramme, senere blev



karrosserierne selvbærende. Bilens instrumentbræt var tidligere blot en metalplade, hvor man havde boret nogle huller til speedometer, kontrollamper og knapper. Og se på et instrumentbræt anno 1999/2000 – jamen, her er der virkelig sket noget. Og al bilens teknik er blevet forfinet i alle disse år. I gamle dage skulle man bruge mange kræfter for at dreje bilen, i dag har alle biler servo. Alle disse gamle bil-pionerer er for længst døde og borte, men det kun-

ne værre interessant at "vække" dem og lade dem gå rundt og kigge på nutidens biler. De stod selv for de første spæde skridt der blev aldeles afgørende for den videre bilproduktion. Og så kunne de gamle bil-pionerer samtidig se, at der her i år 2000 stadig findes rigtig mange af deres gamle biler fra dengang. Vi kan i dag takke disse gamle bil-pionerer for at vi kan trives og have det hyggeligt i vore veteranbilkubber. De er også "skyld i" at vi

hårdt på bremsepedalen. I dag er der skivebremser med servo. De gamle biler kunne heller ikke varme ordentlig, det kan dagens nye biler. Jo, bilen er en fantastisk ting. Tag f.eks. Ford T'en jeg nævnte i indledningen af denne artikel, og sammenlign den med en nutidig bil, f.eks. en ny Ford Mondeo for at blive i samme familie. Der er næsten 100 års forskel, og hvad er der ikke sket.

Alle disse gamle bil-pionerer er for længst døde og borte, men det kun-





om vinteren har mange problemer med at skaffe reservedele til de gamle køretøjer.

Jo, vi kunne få en rigtig god bilsnak med dem, hvis det ellers var muligt. Jeg synes – som det nok fremgår af denne artikel – at bilen er fantastisk. Ikke blot selve bilen, men også de

Sandelig – de sidste 100 år har været fantastiske – alt taget i betragtning.

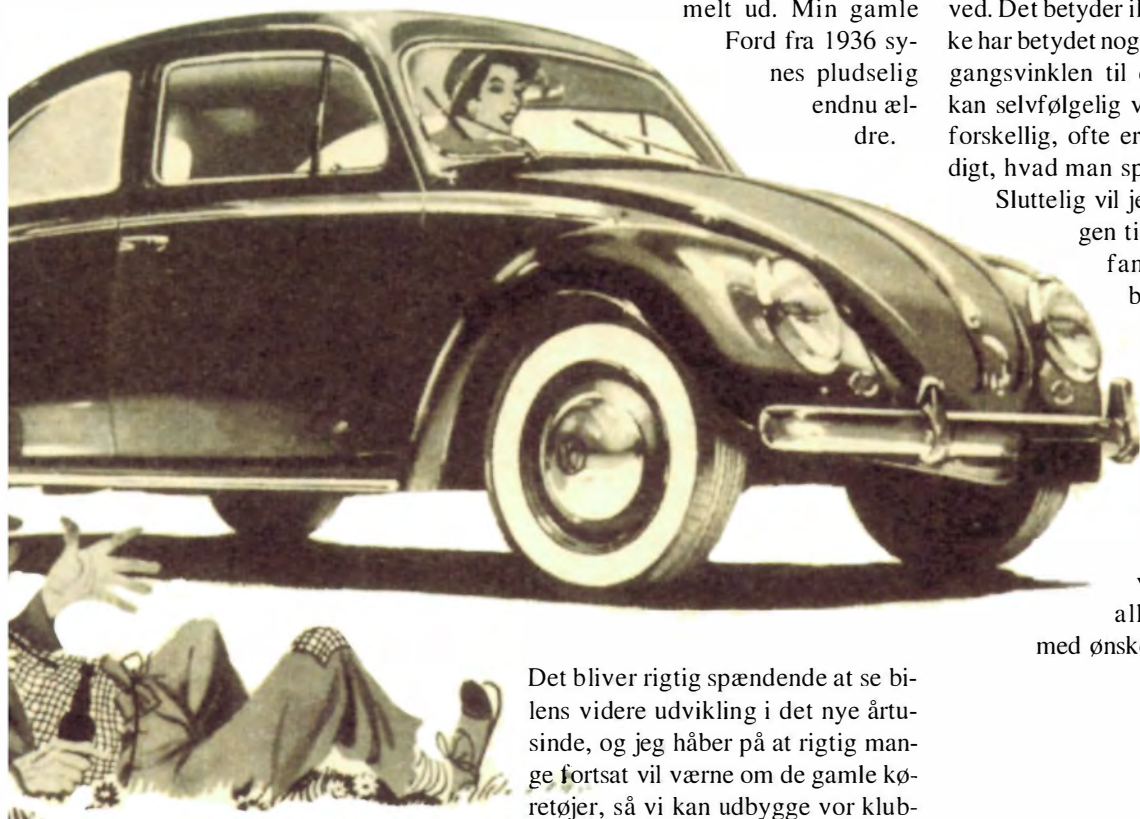
Jeg er taknemmelig for at have været med de sidste 4 årtier, set bilens – og alle de andre produkters – herligheder.

Vi skriver nu år 2000, og pludselig ser alt med 1900 foran gammelt ud. Min gamle Ford fra 1936 synes pludselig endnu ældre.

flere gode stunder omkring de gamle køretøjer. Og ikke mindst bevare disse køretøjer, der fuldstændig ændrede bl.a. hele det danske samfund. Her ved årtusindeskiftet har mine tanker strejft lidt omkring i bilerne verden, og mine tanker har bevæget sig lidt tilfældigt rundt til de ting, som jeg specielt har hæftet mig ved. Det betyder ikke, at alt andet ikke har betydet noget, tværtimod. Indgangsvinklen til de seneste 100 år kan selvfølgelig være meget, meget forskellig, ofte er det jo lidt tilfældigt, hvad man specielt bemærker.

Sluttelig vil jeg her ved indgangen til det forhåbentlige fantastiske år 2000 benytte lejligheden til at sende en hyldest til de gamle bilpionerer, kendte som ukendte, store som små. Samtidig sender jeg også en varm veteranhilsen til alle bladets læsere med ønsket om et rigtigt

GODT NYTÅR
Hans Pedersen



Det bliver rigtig spændende at se bilens videre udvikling i det nye årtusinde, og jeg håber på at rigtig mange fortsat vil værne om de gamle køretøjer, så vi kan udbygge vor klubvirksomhed og blive endnu mere glade for de gamle køretøjer, få endnu

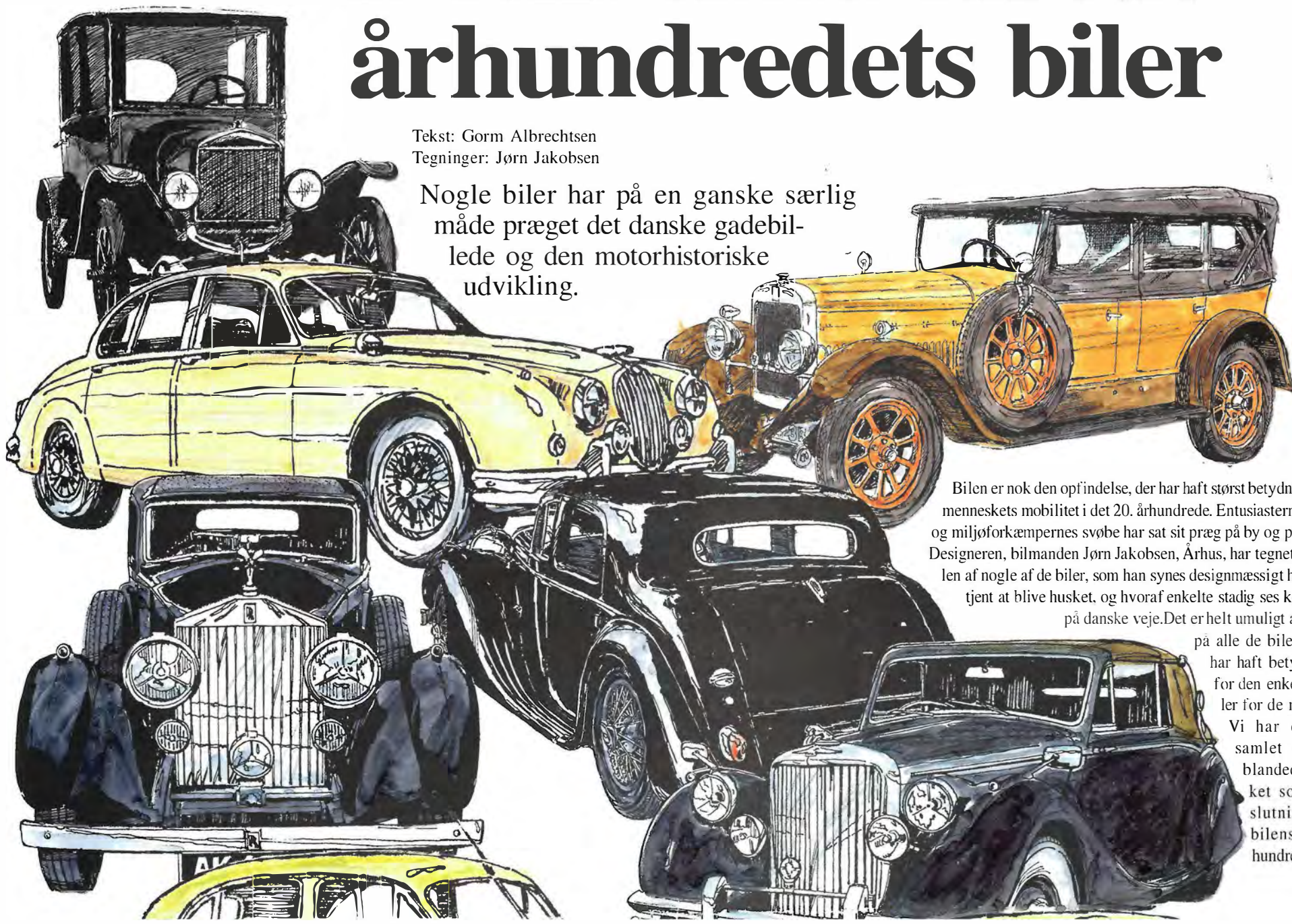
mange tiltag, der fra århundredets begyndelse gik i gang. Al den tankevirksomhed der blev udøvet – inden vi kom så langt som til i dag. Det var folk med visioner, folk der turde, folk der satsede.



Bilens århundrede - århundredets biler

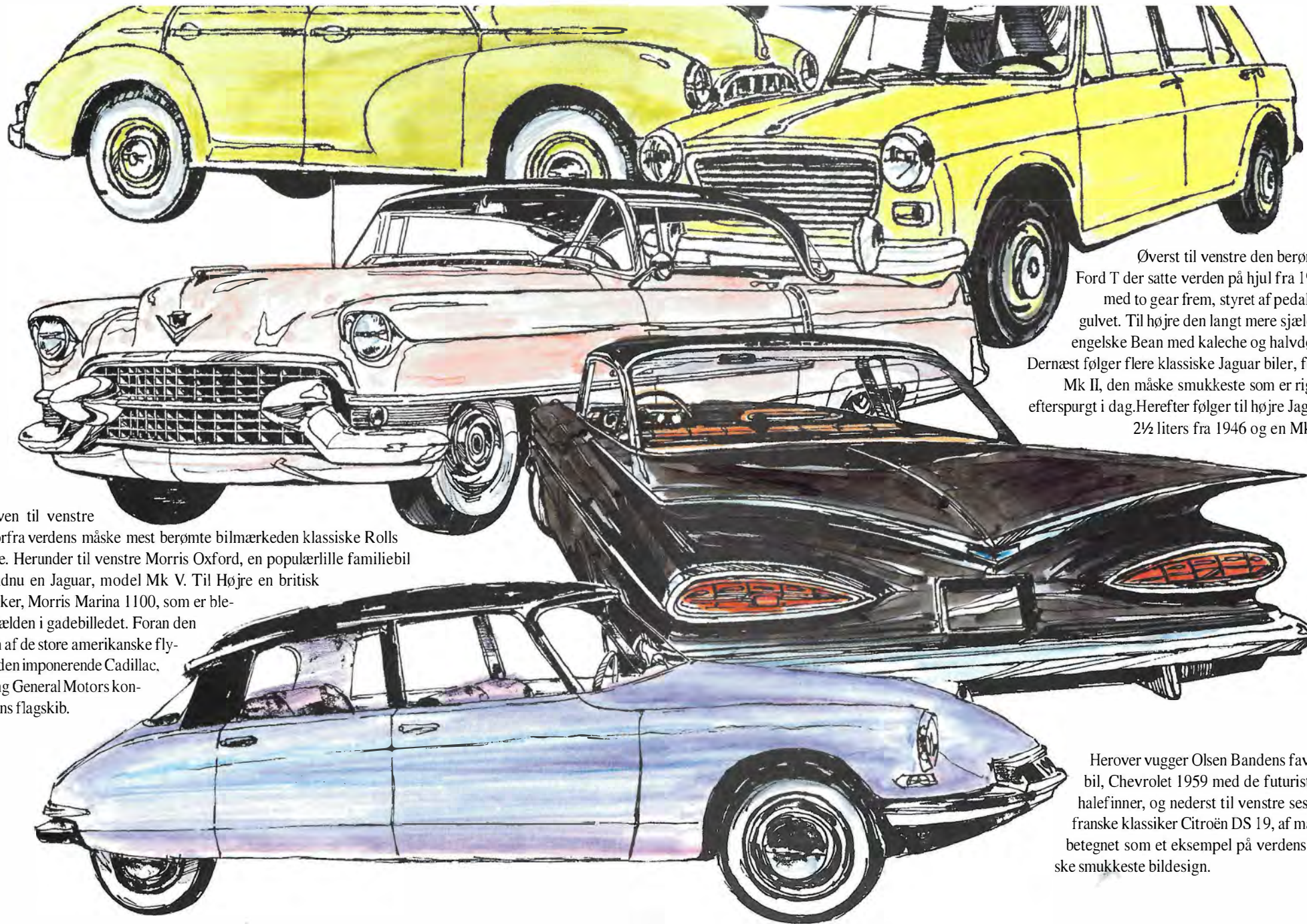
Tekst: Gorm Albrechtsen
Tegninger: Jørn Jakobsen

Nogle biler har på en ganske særlig måde præget det danske gadebillede og den motorhistoriske udvikling.



Bilen er nok den opfindelse, der har haft størst betydning for menneskets mobilitet i det 20. århundrede. Entusiasternes lyst og miljøforkæmpernes svøbe har sat sit præg på by og på land. Designeren, bilmanden Jørn Jakobsen, Århus, har tegnet profilen af nogle af de biler, som han synes designmæssigt har fortjent at blive husket, og hvoraf enkelte stadig ses kørende på danske veje. Det er helt umuligt at pege

på alle de biler, som har haft betydning for den enkelte eller for de mange. Vi har derfor samlet denne blandede buket som afslutning på bilens århundrede.



Øverst til venstre den berømte Ford T der satte verden på hjul fra 1909 med to gear frem, styret af pedaler i gulvet. Til højre den langt mere sjældne engelske Bean med kaleche og halvdøre. Dernæst følger flere klassiske Jaguar biler, først Mk II, den måske smukkeste som er rigtig efterspurgt i dag. Herefter følger til højre Jaguar 2½ liters fra 1946 og en Mk V.

Foroven til venstre ses forfra verdens måske mest berømte bilmærkede klassiske Rolls Royce. Herunder til venstre Morris Oxford, en populær lille familiebil og endnu en Jaguar, model Mk V. Til Højre en britisk klassiker, Morris Marina 1100, som er blevet sjælden i gadebilledet. Foran den ses en af de store amerikanske flydere, den imponerende Cadillac, engang General Motors koncernens flagskip.

Herover vugger Olsen Bandens favoritbil, Chevrolet 1959 med de futuristiske halefinner, og nederst til venstre ses den franske klassiker Citroën DS 19, af mange betegnet som et eksempel på verdens måske smukkeste bildesign.

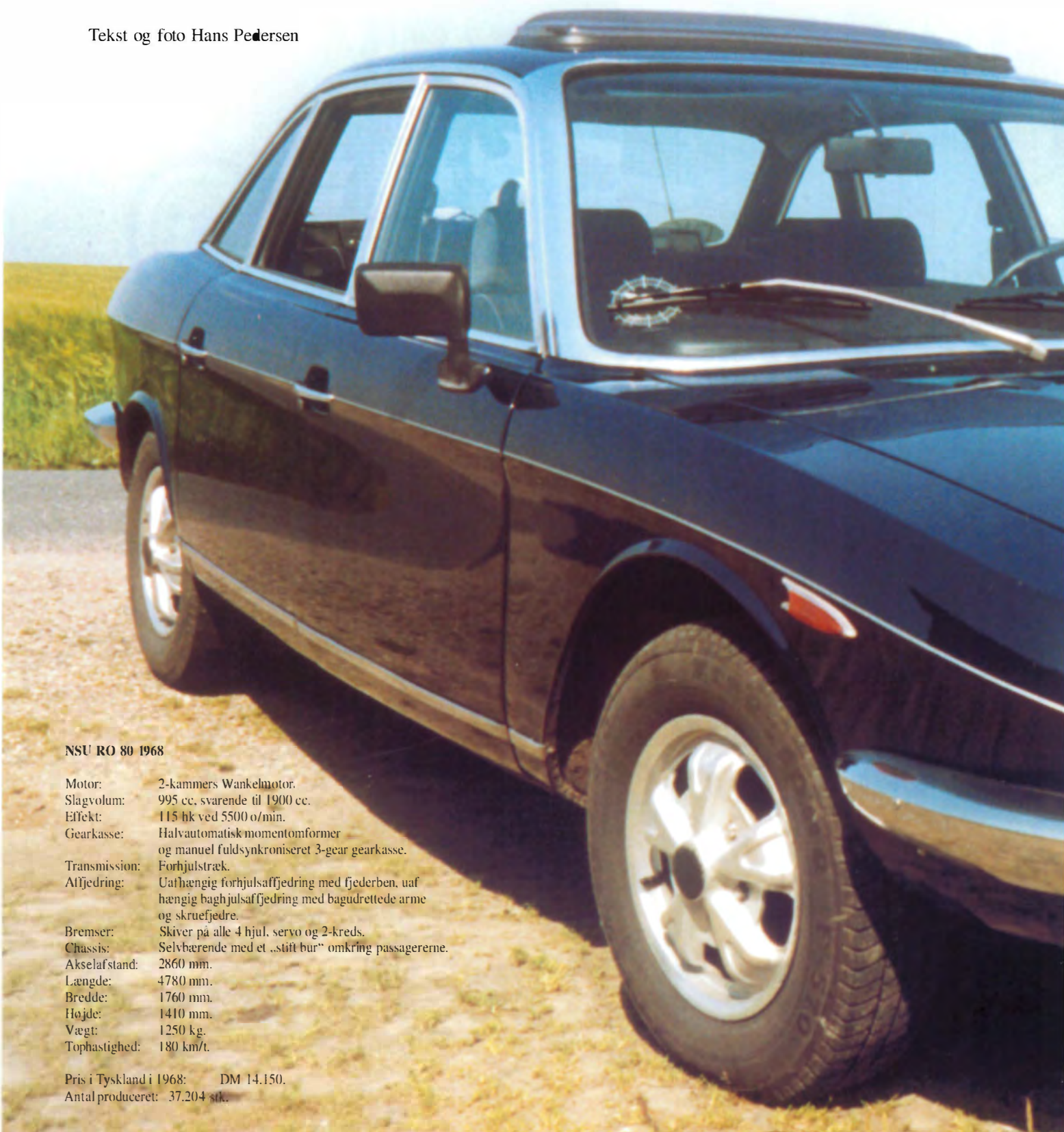
NSU RO 80 1968

Cykelfabrikken Neckarsulmer Fahrradwerke AG blev grundlagt i 1886, og bogstaverne NSU var simpelthen telegramforkortelsen for Neckarsulm.

I året 1900 begyndte man også at fremstille motorcykler.

Mellem 1931 og 1957 blev der ikke solgt biler under navnet NSU, i disse år koncentrerede man sig om motorcykler.

Tekst og foto Hans Pedersen



NSU RO 80 1968

Motor:	2-kammers Wankelmotor.
Slagvolum:	995 cc, svarende til 1900 cc.
Effekt:	115 hk ved 5500 o/min.
Gearkasse:	Halvautomatisk momentomformer og manuel fuldsynkroniseret 3-gear gearkasse.
Transmission:	Forhjulstræk.
Affjedring:	Uafhængig forhjulsaffjedring med fjederben, uafhængig baghjulsaffjedring med bagudrettede arme og skruefjedre.
Bremser:	Skiver på alle 4 hjul, servo og 2-kreds.
Chassis:	Selv bærende med et „stift bur“ omkring passagererne.
Akselafstand:	2860 mm.
Længde:	4780 mm.
Bredde:	1760 mm.
Højde:	1410 mm.
Vægt:	1250 kg.
Tophastighed:	180 km/t.

Pris i Tyskland i 1968: DM 14.150.

Antal produceret: 37.204 stk.

Den første NSU efter 2. Verdenskrig kom i 1958, og det var den lille (meget lille) NSU Prinz der senere blev til Prinz II og III, derefter den kendte NSU Prinz 4, som også blev meget udbredt i Danmark. Herefter fulgte modellerne 1000 og 1200, også med hækmotor. I 1963 skrev NSU motorhistorie ved at være den første bilproducent som anvendte en Wankel-motor i en serieproduceret bil, nemlig en åben version af Sport Prinz.

Og så hopper vi frem til biludstillingen i Frankfurt i 1967, hvor NSU viste sin hidtil mest avancerede bil, NSU RO 80. Betegnelsen RO stod for rotation = wankelmotor.

Og nu frem til mit første møde med denne RO 80.

Jeg husker det tyde-

ligt. Den helt specielle dag i september 1968, hvor jeg blev afhentet af en tysk forretningsforbindelse i en splinterny NSU RO 80 med wankelmotor.

Hvilken bil, hvilken oplevelse.

Den stod der på den store parkeringsplads. Metalblå. Metallakken glinsede i den stærke efterårssol.

Jeg tænkte på min egen bil derhjemme - en Renault 4CV. Sammenligningen var aldeles umulig.

Denne NSU RO 80 forekom som en drøm. Kunne en bil være så lækker?.

Jeg satte mig ind i bilen, ejeren startede og susede ud ad vejen. Jeg var mere end målløs. Sikken lyd denne motor havde. Helt utroligt. Jeg kiggede mig omkring i bilen, på instrumentbræt, sæder m.v. Det hele var bare så lækkert. En kæmpe forrude, et dejligt sikkerhedsrat. Motorhjælmen skrånede **meget** nedad, hvilket var et særsyn i disse år - i hvert fald

når man ser bort fra VW 1200. Bilen havde meget smukke linier uanset fra hvilken vinkel man kiggede. Nu skal man jo tænke på de andre 1968'er biler, Opel, Ford, Volvo m.fl. Jamen, jamen - de var jo gammeldags ved siden af denne RO 80. Jeg husker fra dengang at wankelmotoren lød som en turbine. Bilen var særdeles lydløs, og der var meget god plads både foran og bag i bilen. Fornemme sæder med flot stof-design. Dengang forstod jeg ikke helt, at føreren skiftede gear, men ikke trådte på koblingen. Den var der simpelt hen ikke.

Da jeg atter var hjemme i gamle Danmark og sad bag rattet i min 4CV, ja da var jeg parat til at opgive alt. Jeg overlevede dog, og måtte derefter nøjes med en gang imellem at se en NSU RO 80 på vejene. Der var vist ikke mange indregistreret i Danmark.





Alt dette ligger nu 31 år tilbage i tiden, og det kunne derfor være interessant at kigge på en RO 80 her i 1999. Derfor tager vi i denne måned på besøg hos NSU-familien Annette og Kurt Jakobsen i Ejby på Fyn. De ejer en dejlig RO 80 netop fra 1968. Lad os kigge grundigt på denne unikke bil med wankelmotor.

Kurt købte bilen i 1987 og renoverede den i løbet af kun 1 år. Bilen forlod NSU-fabrikken den 28.2. 1968 og kørte det første år i Belgien. Derefter kom den til Danmark, hvor den kørte på Sjælland.

Bilen var komplet, men der var meget rust i den. Kurt var heldig, han fandt 4 stk. fabriksnye døre, så var det problem løst 100%. Bunden i bagagerummet var meget, meget rustent, så her måtte Kurt fremstille en hel ny bund. Han fandt også en ny stenplade til montering under køleren foran, ligesom han fandt frem til en fabriksny mellemlade til montering mellem baglygterne.

Rusten var nu klaret, og tiden var kommet til afslibning og maling og alle de ting der følger med her. Men efter kun 1 år i garagen stod der nu en NSU RO 80 på gårdspladsen. Helt

original og med den rigtige wankelmotor.

Motoren har i dag kørt 220.000 km, men bilen har kørt lidt længere. Ligesom mange andre nye RO 80'ere har den relativt hurtigt fået udskiftet motoren. Men sikkert er det, at motoren i dag har kørt de nævnte 220.000 km, og Kurt har ingen problemer med den. Eller med bilen som sådan.

Der blev fremstillet RO 80'ere fra 1967 til 1977, og det blev til ca. 37.000 stk. i alt. Derfor er det også i dag svært at finde reservedele til den. Motor er intet problem, såvel i England som i Tyskland findes der firmaer, der renoverer wankelmotorer og nyfremstiller diverse sliddele hertil. Udstødning kan også købes (dyrt), men karrosseridele er et problem. En forrude kan købes uoriginal. En RO 80 kører ca. 8-10 km pr. liter benzin, så specielt økonomisk er den ikke.

Bilen bruger ca. 1 liter olie pr. 1000 km, hvilket den skal gøre, idet de specielle tætningsringe i motoren skal smøres godt.

Bilen kører let 130 km/t på danske motorveje, og kan køre 180 km/t,

hvis man ellers nænner det. Bilen forekommer også i dag utroligt lydløs og velkørende, og da den har skivebrems hele vejen rundt, ja da kan den også hurtigt bringes til standning.

Til trods for at Kurts RO 80'er er 31 år gammel, da har han problemer med „publikum“. De tror simpelthen ikke på at bilen er 31 år gammel. De fleste mener, at den må være meget, meget nyere, og det bekræfter jo også kun at bilen var langt, langt forud for sin tid dengang i 1967-68. I denne artikel har vi prøvet at fotografere RO 80'eren ved siden af en Ford V8 fra 1936. Det har vi gjort for at vise 30 års udvikling, nemlig fra 1936 til 1967-68.

Enhver kan se hvilken kæmpe udvikling der er sket i den periode. Ikke kun designmæssigt, men så sandelig også rent teknisk. Alt det kan enhver se.

Så kommer vi til det mest interessante: Prøv i tankerne at placere en bil fra 1998 ved siden af NSU RO 80'eren. Her er der igen et spring på 30 år. Men hverken design eller teknik har ændret sig markant i denne periode. Fra V8'eren til RO

Her ser vi en Ford V8 fra 1936, og ved siden af en NSU RO 80 fra 1968. Altså en tidsforskel på ca. 30 år. Hvis man så forestiller sig en tilfældig 1999-model ved siden af NSU'en - ja så må man sige til sig selv: Enhver kan se forskellen fra 1936 til 1999, den er enorm. De næste 30 år fra 1968 til 1999 må den siges at være begrænset. Udviklingen skulle vel ikke være gået i stå....



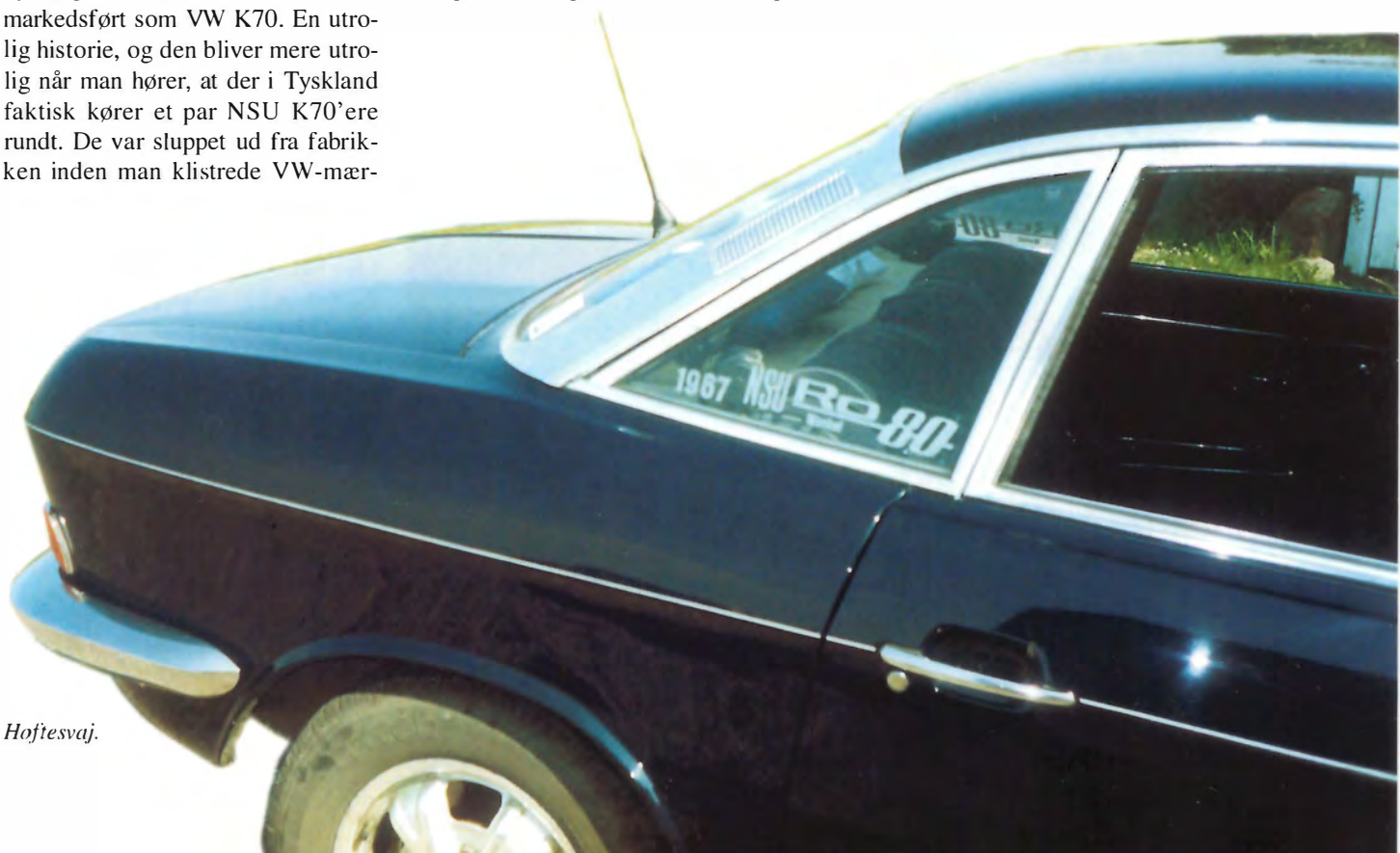
80'eren var der sket en masse, men det kniber vel mere med de seneste 30 år?

RO 80-eventyret ender i 1977, hvor den sidste model forlader samlebåndet, der nu ejes af V.A.G. eller VW, som vi vel kalder fabrikken. Man havde udviklet en ny og større motor, men det hele blev puttet i mølposen, og der skete ikke mere. NSU-bilerne var historie, VW havde overtaget det hele så pludselig, at den helt nye (og mindre) NSU K70 nu blev markedsført som VW K70. En utrolig historie, og den bliver mere utrolig når man hører, at der i Tyskland faktisk kører et par NSU K70'ere rundt. De var sluppet ud fra fabrikken inden man klistrede VW-mær-

ker på. Men ude omkring i verden arbejder man stadig videre med wankelmotoren, især hos Mazda. Kurt fortæller mig, at en russer har fremstillet en motor baseret på Wankel-teknikken. Der er gjort diverse forbedringer, og russeren har fremstillet nogle prototyper. Motoren vejer kun 20 kg og yder 70 hk. Dette lyder jo fantastisk. Vi ser frem til at høre nyt herom.

Kurt viser sine mange fotos frem af mange forskellige NSU-modeller og

prototyper, og det er utroligt, at der er fremstillet så mange interessante køretøjer. F.eks. en prototype af en RO 80 stationcar. Og minsandten om der ikke også er fremstillet en plæneklipper med wankelmotor. Vi takker familien Jakobsen for en dejlig eftermiddag i behageligt selskab med såvel familien som deres dejlige NSU RO 80.



Historien om en historisk racer uden historie



Tekst og foto: Ole Sommer

Fortsat fra VT 282

Selvskabte problemer

Netop pedalarrangementet var det sted, hvor det første gang gik galt. Jens og Peter fremstillede et sæt nye pedaler med arme og ophæng i aluminium, men blev så forelskede i opgaven, at pedalsættet blev udført med en finish efter alle kunstens regler og lidt til, så da de endelig afslørede skønheden, startede racet for alvor. Alt hvad vi lavede herefter, måtte jo nødvendigvis leve op til den standard, de to herrer nu havde sat. Man må sande Ettore Bugattis ord, at en teknisk konstruktion kun kan være perfekt, hvis den også er det set fra et estetisk synspunkt.

Efter at have placeret sæde, rat, pedaler og motor, kunne vi bestemme størrelsen på køleren og herefter tegne en endelig sideprofil af karrossen. Da vi havde bestemt os for, at karrosseriet skulle være en to-sædet racersport, fandt vi det praktisk, af hensyn til "rigtige mænds" store skulderbredde, at forskyde pasagersædet bagud i forhold til føreren. Dette forstærkede kun den tendens til at bygge bilen asymmetrisk, som vi havde påbegyndt allerede ved at skubbe motoren til højre. Hele tiden havde vi den endelige vægtfordeling

i tankerne, motoren til højre og føreren til venstre i forhold til bilens længdeakse.

Chassiset

Sænkningen af bilens gulvplan medførte, at bagfjedrenes forreste ophæng blev sænket tilsvarende, det gjorde det nødvendigt at indskyde en opklodsning mellem bagfjeder og bagaksel. Dette forhold sammenholdt med, at vi fjernede nogle lag af bagfjederen for at gøre den blødere, bevirkede at vi fandt det nødvendigt at montere en reaktionsarm mellem chassisrammen og bagbroen i hver side i bilens længderetning, og for helt at få styr på bagtøjet gav vi det yderligere en Panhard stav. Som støddæmpere monterede vi fire nyfremstillede friktions støddæmpere af aluminium. For at gøre rammen mere vridningsstiv "boxed" vi den ved at svejse en gennembrudt plade på ydersiden af rammen, det forvandlede rammen fra en åben U profil til en lukket kasseprofil.

Den sidste ændring vi lavede har i grunden intet med rammen at gøre, men er en ren sikkerhedsforanstaltning. Vi boltede to styrtbøjler oven

Det var her det første gang „gik galt“. Jens og Peters smukke pedalsæt.





Prøveopstilling, for at disponere elementernes indbyrdes opstilling. Her ses den boxede ramme tydeligt.

Af alle glæder er forventningens den største. Allan på drømmerejse, efter hans ansigtsudtryk at dømme må det have været alle tiders køretur.

på rammen, fordi vi blev enige om, at når vi byggede en let aluminiums karrosse oven på rammen, så ville den ikke være i stand til at tage det ringeste af, hvis vi en dag skulle få lyst til at prøve at køre med bunden i vejret. De to styrtbøjler blev udformet sådan, at de er skjult under karrossen, dvs. hvis de skal i brug til formålet, må vi håbe at føreren når at dukke hovedet.

Karrosseriet

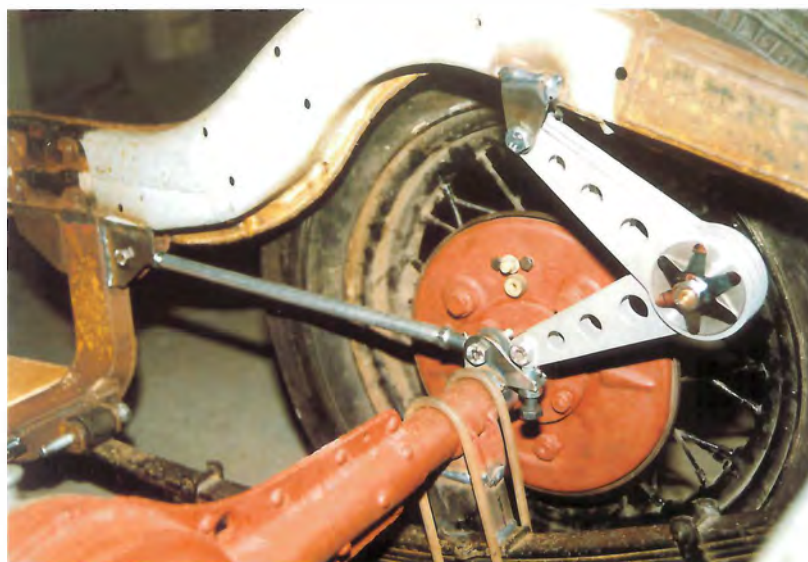
Opbygningen af karrosseriet følger stort set traditionelle principper, men rent arbejdsmæssigt vælter projektet en smule på det tidspunkt, hvor vi enes om en asymmetrisk opbygning. I en traditionel engelsk opbygning, som den ses i f.eks. M.G. TA, er torpedoen opbygget med en lige karm mod sæderne, og beklædningen er delt i tre stykker, et på hver side og et stykke på oversiden af torpedoen. Vi valgte den mest arbejdstunge løsning, man kan tænke sig, vi bankede aluminiums klædningen over torpedoen op i ét stykke, samtidig med at cockpitkarmen ikke blev lige, men forskudt, for at tilpasse sig den forskudte sædeplacering. Det samme

forhold gentog sig jo naturligvis ved bagkanten af cockpit åbningen. Kølerhjelm blev af praktiske hensyn fremstillet i fire stykker ligesom en traditionel kølerhjelme, men blev nittet sammen uden hængsler til en fast enhed, det blev gjort for at kunne afmontere hjelmen i ét stykke, frem for at skulle slå den op fra den ene eller den anden side. Denne løsning giver en dejlig nem adgang til motorrummet, når der skal



foretages justeringer. Torpedostykket blev monteret på rammen, styret af fire tappe og fastholdt af to lukkebeslag.

Som sagt, blev bilen udstyret med sin "egen" kølerkappe, banket op i aluminium, den er der nu ikke så meget at sige om, udover at det var et hårdt-, undskyld, jeg mener naturligvis et



På dette billede af højre baghjul, kan man tydelig se sænkningen af gulvplanet, oplødsning af bagtøjlet, den langsgående stræberarm, og vores friktionstøddæmper i aluminium.



Stellet til cockpittet er bygget i asketræ, med forstærkningsvinkler i aluminium.

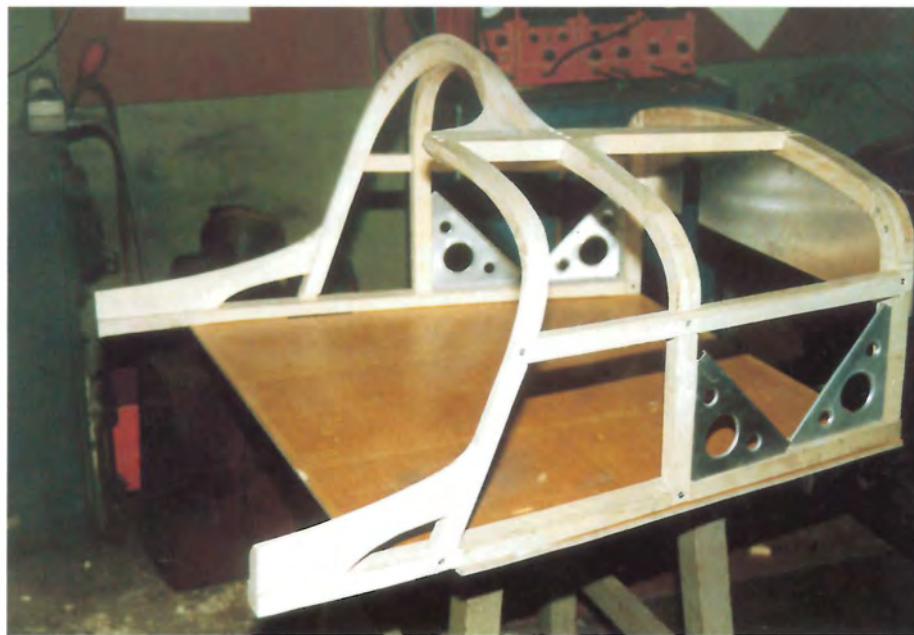
dejligt langvarigt arbejde med hammeren. Bilen skulle slutte i en såkaldt "boat tail", her valgte vi, nu nærmest for at afprøve en anden teknik, at udforme den bærende ramme, ikke som ved cockpittet i asketræ, men som en aluminiumsramme, bestående af 1,2 mm. aluminiumsplade, banket op med forstærkningsprofiler, og yderligere afstivet ved hjælp af en række huller med optrukne kanter. Resultatet blev en meget let konstruktion, måske knap så stabil som hvis stellet havde været lavet i asketræ, men rigeligt stiv til formålet.

Når vi nu er ved bilens bagende, så skal den jo rumme benzintanken, efter mange interne sværdslag endes vi om ikke at fylde hele bagenden med en kæmpetank, men af hensyn til vægten kun at lave en meget lille tank. Det blev til en "kortbane tank" på 7 liter, udformet så den er nem at udskifte med en langt større tank, hvis der skulle blive behov for det, men vi kommer nok næppe til at deltage i et 24 timers løb med vores MR4.

*De afklarede
miner viser
tydeligt, at den
første prøve-
start af motoren
forløb tilfreds-
stillende.*

Motoren

Motoren har ikke undergået de store radikale tuningsændringer, dem har den endnu til gode. Vi har kun fore-



taget ganske elementære ting, så som at afveje stemplerne og lette svinghjulet en anelse, hvilket sagtens lader sig gøre, uden at det mærkes syndeligt på motorgangen. Der hvor det mærkes mest, er ved igangsætningen, der kræves lidt hurtigere spejderrespons end ellers, da man jo mangler noget af den energi, der før var oplagret i det tungere svinghjul, men til gengæld virker det også den anden vej, motoren kommer langt hurtigere op i omdrejninger, når den ikke har det fra fabrikken lidt rigeligt tunge svinghjul at slæbe på. Motoren tager faktisk omdrejninger, som var det en motorcykel.

Desuden, har vi søgt at lette motorens vejrtrækning med en ny manifold til både indsugning og udstødning. Indsugningen har vi lagt ud med to SU karburatorer og udstødningen har vi ført i fire separate rør, som forenes i et fælles rør kort før lyddæmperen, der er udført som en "Brooklandspotte".

En ting man i denne forbindelse bør være opmærksom på, er at afstemme både indsugning og udstødningsrør til den rigtige længde, for at udnytte de trykvingninger, der opstår i rørene til at skabe et overtryk i indsugningen og et sug i udstødningen, ved de omdrejningstal hvor momentkurven netop har toppet, så man herved ligesom forlænger momentkurven.

Vi er for nuværende ganske godt tilfreds med motoren, den går faktisk rigtig godt, så det bliver spændende at se, hvad det kan blive til når vi engang giver os til at tune den for alvor.

Sådan blev den

Hvordan blev bilen, jeg mener hvordan kører den så? Da bilen i realiteten var færdig, men stadig manglede lidt af karrossen, kunne vi ikke længere nærme os, men måtte ud og prøve hvad det var vi havde skabt, var det et monster, et flop, eller var det en "rigtig" racerbil.

For at få afklaret dette spørgsmål, kunne det jo løses så simpelt som at leje et sæt prøveplader og køre en tur. Nu er det sådan, at også en bil på prøveplader skal opfylde lovens krav til lygteføring og tegngivningsapparater. Derfor kunne vi lige så godt allerede nu, da det hele tiden har været vores tanke på et senere tidspunkt at gøre bilen gadelegal, fremstille en lygtebom foran med to forlygter, to blinklygter og et horn, samt montere to kombinerede bag-, stop- og blinklygter bagpå. Både lygtebommen og baglygterne er designet sådan, at man på noget der ligner et halvt minut kan af- eller påmontere dem, da den elektriske tilslutning er udformet som en stikforbindelse. Da disse lygter og tegngivningsapparater ikke skal anvendes ved banekør-





sel, er de tænkt som et transportarrangement, og bliver derfor afmonteret, når bilen skal deltage i den slags løb, som den er bygget til, og så sparer det jo altid et par gram på bilens vægt. Foruden disse aftagelige lygter er bilen selvfølgelig udstyret med en fastmonteret stoplygte til banebrug.

Vores første indtryk af at køre med bilen var tæt på at være en temmelig rystende og chokerende oplevelse, hvor var den dog meget anderledes at køre med end vore hverdagsbiler.

Men da den første overraskelse havde lagt sig, og vi havde kørt lidt med bilen, og vi efterfølgende skulle lave en fælles konklusion, var vi enige om, at det der først oplevedes som et alt for levende og ustabil styretøj, i virkeligheden var et styretøj som er meget kontant, med kun en lille ratbevægelse for et stort styreudslag, totalt uden slør og med en opsætning af hjulvinkler og vægtfordeling på akslerne, der gør, at vores endelige bedømmelse måtte lyde, at bilen er næsten neutralt styrende, med en ganske svag understyringstendens, som skifter til en meget kontrollabel overstyring, når der accelereres ud af et sving.

Det var selvfølgelig et resultat vi var meget tilfredse med, det betød at vi næsten havde ramt rigtigt i første forsøg, at alle vore teorier om vægtfordeling, fjedre, støddæmpere, hjulvinkler osv. i store træk havde været

Vi er enige om, at det at køre med bilen er stærkt vanedannende, det er meget vanskeligt at få sig selv til at holde op med at køre, jeg er tæt på at sige, at man næsten bliver "høj" af at køre i den.



MR4's helt egen kølerkappe, endnu med et Morris 8 emblem.

rigtige, MR Four må blive en drøm at køre med, når opsætningen en gang bliver helt optimal.

Classic Autojumble

Så gjorde vi noget, som vi normalt ville afholde os fra, vi viste bilen frem uden at være helt færdige med den ydre konfektion, altså karrosseriet. Man bør ikke vise noget frem før det er færdigt, eller som man sagde i min læretid, "et stykke smedearbejde må ikke bedømmes før det er malet".

Kim Polte havde overtalt os til at vise bilen på hans årligt tilbagevendende arrangement Classic Autojumble på Klampenborg Galopbane, også selvom vi gerne ville have haft bilen helt færdig først. Vi kom i fint selskab i et aflukke forbeholdt DASU, hvor der blandt andet var opstillet en del Jensen biler, ved siden af John Millands specialtrimmede M.G., selv fik vi plads imellem Svend Algrens M.G. Q og Henrik Schou Niensens to Rileyer. Vi oplevede en meget stor interesse for vort projekt, talte med rigtigt mange, og havde den glæde at vore lidelsesfæller alle vi-



„Striptease i det grønne“, MR 4 ved Classic Autojumble med cockpit og hjelm afmonteret, imellem to fuldt påklædte skønheder, Svend Algrens M.G. Q og Henrik Schous Riley.



Ganløse Hill Climb 1998, der udviser interesse for den „bundløse skønhed“.

lerede beskrevet stort set fremstillet alt hvad vi skulle bruge selv. Derudover har vi afholdt udgifter til garageleje og indkøb af en undervogn til opbygning af en trailer, alt i alt andrager vore direkte udgifter 30.500 kr., fordelt på fire mand på fire år. Skulle du have lyst til og mod på et lignende projekt, så er det blot om at komme i gang. Vi er alle fire enige om på det varmeste at anbefale vores model, at være flere om projektet. Er man fire om det, bliver det fire gange så billigt og fire gange så sjovt, men vælg dine makkerer med omhu, også ud fra det menneskelige, jeg tænker her på jeres “kemi”, sørg for at den passer sammen, og vælg ikke kun ud fra hvor dygtige teknikere du kan finde at dele hold med. Som jeg hørte Peter sige til en forleden: “Joh, vi mødes hver onsdag og fortæller en masse historier, og så arbejder vi også lidt”.

Team Four:

Jens, Peter, Allan, Ole.

ste stor forståelse for, at bilen stadig var lidt mangelfuld i sin påklædning. Siden da, har vi og vores MR4 deltaget i Ganløse Hill Climb 2 gange, samt i 1998 i Copenhagen Classic Car Cup, i 1999 har vi planlagt at deltage i Munkebjerg Hill Climb.

Økonomi

Noget vi tit bliver spurgt om: hvad har det kostet? Indkøbet af donor bilen androg 10.000 kr., vi har indkøbt nødvendige dele, benzinpumpe, akkumulator, asketræ og lignende for et beløb, som alt i alt ikke overstiger 4.000 kr., men så har vi også som al-

CCCC 1998 - klar til indsats, den sidste briefing.





Denne måneds internet tips er 3 sites med mange forskellige oplysninger og muligheder.

To engelske og en tysk.



www.classicdriver.com

Classic Driver, The European Car Wepzine som de kalder sig, er en site med mange indgangsvinkler. Her er mulighed for at indrykke salgsannoncer, se købsannoncer, søge reservedele, kluboplysninger og meget meget mere.

www.classicmobil.de

Classic Mobil, Oldtimer, Ersatzteile, Zubehör, er det fuld navn på siden. Her er vi i Tyskland. Siten giver som sit engelske modstykke et væld af indgangsvinkler. Begge sites har f.eks. oplysninger om museer, udstillinger, shows og diverse arrangementer. Et eksempel er veteran salgsudstilling i Müncher Olympiahalle den 11. og 12. marts.

På den tyske sites er der også mulighed for køb og salg.

www.BuyclassicCars.com

Er en site under det engelske bil blad Thoroughbred & Classic Cars. Her finder du diverse forhandler sites. Restaurering, bøger, forsikring, reservedele, klassiskbil udlejning, salg af biler og meget mere.

Siten indeholder også meget andet, f.eks. kan du finde vurderingspriser på en lang række biler, går du i købs- eller salgstanker eller blot vil være prisorienteret.

STORE BILER ELLER SMA BILER
VI HAR DET HELE LIGE FRA DÆK TIL VENTILER



ALTID 3000 STK. DIAGONAL/RADIALDÆK
PÅ LAGER I FORSKELLIGE FABRIKATER OG
STØRRELSER TIL OMGÅENDE LEVERING

DIAGONALDÆK:



RADIALDÆK:



BESØG VORES HJEMMESIDE OG SE
DET STORE SORTIMENTS KATALOG
MED MØNSTRER OG SPECIFIKATIONER



CTV-TRADING
HJORTEVÆNGET 44
DK-2880 BAGSVÆRD
TELEFON +45 44440091
TELEFAX +45 44440391
E-MAIL: INFO@CTV-TRADING.DK
WEB-SITE: CTV-TRADING.DK

En samler må altid længes



Af Jørn Jakobsen

Jeg er fascineret af biler, og det gælder alle slags eller typer om man vil....og samler på disse. Det er ikke nemt når man som jeg er et bymenneske, og henvist til en lejlighed, derfor er det altid spændende at aflægge en storsamler et besøg ... en med mange biler, med store garageforhold, indeholdende alle de „special effects“ som hører sig til her. Det er nemlig det vi byboer ikke har mulighed for, her er parkeringsfaciliteterne enten gaden eller garageanlægget der jo i den grad mangler stemning.

Til gengæld er byen heller ikke til at undvære, med al dens pulserende liv, ikke at forglemme cafélivet, hvor alle verdensmestrene fører sig frem ...med deres potensforlængere holdende i beundringsværdig afstand.

Tilbage til garagesyndromet, som jo

nok plager en stor del af bilfolket ... jamen hvad gør man så, når man som jeg ikke har en overdimensioneret tegnebog, sniger mig på det nærmeste forbi banken, og vil heller ikke opgive min bybostatus.

Så må ens biler ganske enkelt antage en anden størrelse end den vanlige 1:1.

- og se så lysner det pludselig, man kan stort set have dem alle sammen, og uden de store garageproblemer, rigtigt det er nemlig modelbiler....og det er bare sagen !

Lige fra jeg var barn, har jeg excelleret i specielle modelbiler, altså dem som ikke fandtes i almindeligt håndkøb. Og der har været mange spændende typer, men desværre blev de brugt som hverdagsvogne d.v.s. vi legede med dem, og det var just ikke

befordrende for overlevelsen. For når naboens vogn kom hjem bulet, ja så blev en af mine biler tilsvarende ødelagt.

Alle associationerne blev nemlig overført fra det virkelige liv, det vil sige gadebilledet, til mine forældres stuer.

Her blev gulvtæppets mønster nemlig til fortove, parkeringspladser etc. ja selv Strandvejen eksisterede i vor stue, Langelinie var ovre ved det store skab, hvor der altid stod et par biler parkeret, som i et rigtigt garageanlæg.

Jeg bliver stadigvæk helt euforisk, når jeg støder på en speciel modelbil, og handelsmetoderne i denne lillebilsverden er ikke spor anderledes end de stores. Men er der først handlet, er der ikke flere problemer, de

*Western Models:
Bemærk lige nogle dejlige
amerikanermodeller; nok nogle af de
mest perfekte med alle detaljerne, og
farvekombinationer.*

skal jo ikke synes ... hjulene skal bare løbe den samme vej.

Det er spændende, for modelbiler i dag er utrolig detaljeret fremstillede, troværdige ned i mindste detalje, som eks. en Mercury Convertible hvor selv kalechen ligner stof, ja selv indtrækket er det rigtige.

En af sjældnehedene en Pierce-Arrow 1934 perfekt i udførelsen, og uopnåelig i virkeligheden, en ganske almindelig Fiat Venezia to farvet '55, i dag glemt, men i en samling giver den det helt rigtige billede fra den tid, ikke at forglemme farvekombinationerne.

Eller det at have en hel serie af en bestemt model i alle de face-liftede udgaver den fandtes i, så man kan følge bilhistorien, jeg tænker her på Vauxhall fra 50'erne der jo fik mere og mere krom.

Eller en meget sjælden Oldsmobile fra '36 fremstillet i gummi i en perfekt modelgengivelse i virkelig størrelse, en ikke særlig køn model, nærmeste et skrummel ... men som modelbil er den utroligt sjælden, for denne årgang er ikke de eftertragtede at reproducere.

Mange bilfabrikker fremstillede promotion modeller af deres biler, altså

modelbiler der ikke fandtes i almindelig handel, og som sådan var sjældne, og store samlere objekter.

Jeg havde selv en sådan Studebaker Champion '51 i bordeaux, som den jo blev leveret i, den var perfekt, smuk og ville i dag være en perle i en samling ... desværre forlist under leg.

I modelbilsamlinger, som jeg ser dem historisk, har almindelige hverdagsbiler deres store berettigelse, idet det er dem som skaber billedet af den tid vi levede i, og som sådan skaber bilhistorien fra gadeniveau, og det er jo her vi oplever dem.

En Ford Sierra er ved at gå over i historien, og vil om kort tid være en sjældenhed, med sit epokegørende design, og derfor bevaringsværdig.

Jeg har da også altid et par vogne, som jeg kører i ... her i stuerne selvfølgelig, i øjeblikket er det henholdsvis en Jaguar Mk II 340, en Alvis med Graber karrosseri, min favorit en



Ford Mercury Convertible....og jeg nyder dem som var de rigtige, de bliver beundret fra alle vinkler.

Bemærk lige æskerne, de er nemlig lige så vigtige som bilerne.

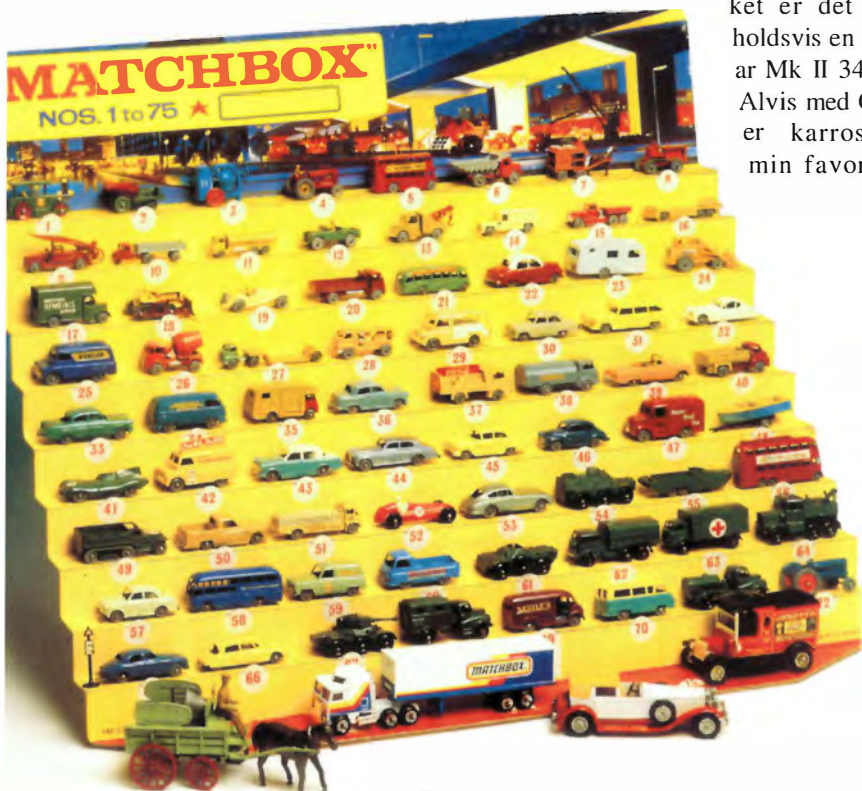
Desværre er mit garagekompleks ikke så attraktivt, der er nemlig kun tale om papkasser hvor de står tæt. De skulle ses i et større sammenhæng, hvor flere fik glæde af at se dem....måske på et museum.

Sidst der var stumpemarked og bilmesse fandt jeg en Chevrolet Corvette '56, rød selvfølgelig, en smuk sag, der igen skaber rod i samlingennu skal man have de resterende modeller også.

Det er altid spændende at tage en papkassegarage frem, man kan nemlig aldrig huske indholdet helt præcist.

Jeg kunne ønske mig at en af de største modelbilkendere, Hans Hedegaard fra Samler Børsen, ville anmelde de nye modelbiler i vort blad ... selvfølgelig med fotos, men det mestrer Hans også!

Det skal lige med at der jo har eksisteret legetøjsbiler, parallelt med de allerførste biler, måske endda bygget i kun et eksemplar.



De små perfekte Matchbox Series.



Chevrolet 1930 trinbræt restaurering

Tekst og foto P. E. Hansen

Chevrolet 1930 var et masseproduceret produkt. Derfor kunne man med fornuftig økonomi fremstille de dyre presseværktøjer til pladedelene, i modsætning til de fornemme bilmærker, fx Duesenberg, der blev lavet i få eksemplarer og ekviperet med unikke karrosserier.

For Chevrolet var samme chassis og motor basis for alle karrosserivarianterne, dog med undtagelse af syvpersoners hyrevogne, der blev bygget på forlængede chassis. Det betød at ståltrinbrætterne havde samme dimension for person- og varevogne. På personvognene var trinbrætterne belagt med en påvulkaniseret gummiplade med rilleprofil, varevognene havde trinbrætter med oppressede knopper i rhombeform, 60 x 20 mm, som en dørkplade.

Trinbrætterne er fremstillet af 1,7 mm stålplade, hvilket, om ikke umuliggør, så i hvert fald gør det vanskeligt at fremstille nye trinbrætter ved hjælp af almindelige pladebearbejdningsmaskiner.

Til restaureringen af en personvogn kunne skaffes to nye varevogntrinbrætter NOS, new old stock, et amerikansk udtryk, der bruges, når man på et lager finder en ubrugt reservedel til en gammel bil. Men at montere trinbrætter af dørkpladetyper var ikke hensigtsmæssig, derfor kan det lade sig gøre at banke knopperne ud. Svaret er ja!

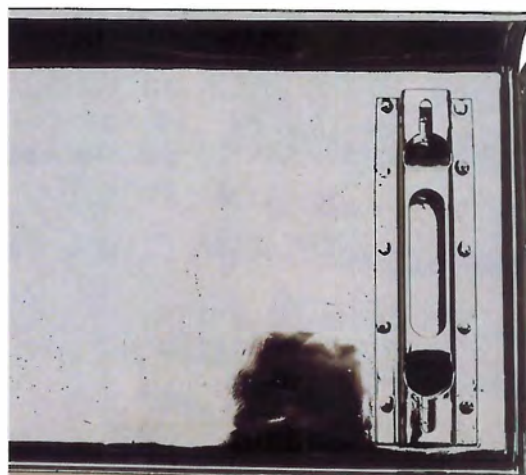
Arbejdsoperationen sker ved at opvarme den enkelte knop med acetylenbrænder, i glødende tilstand bankes knoppen ud med hammer og håndmodhold, og der chokkøles med en vandvædet svamp efter hver bankning. Ved kølingen trækker pladen sig sammen. På et trinbræt er der 72 knopper, og hver knop må varmes flere gange. Naturligvis lader det sig ikke gøre at fjerne alle spor af knopperne, derfor må over- og underside spartles.



Den formstøbte gummimåtte fås som reservedel i USA, måtten limes på trinbrættet.



Trinbrættet måler 260 x 1090 mm.



Trinbrætbeslagene blev hugget af ved udretningen af knopperne, og senere svejset med CO2 punkt-svejsning.



Længdeprofil



Tværsprofil



BORNHOLM RUNDT 2000

Bornholms Motor-Veteraner indbyder hermed til det 23. Bornholm Rundt rally for veterankøretøjer til og med årgang 1959 i weekenden lørdag d. 8. og søndag d. 9. juli 2000. Indbydelsen er for danske og udenlandske klubber/køretøjer. Danske køretøjer med prøveskilte skal medbringe syns/registeringsattest jfr. lovgivningen ellers ingen deltagelse. Deltagerantallet er begrænset til 125 køretøjer.

Der køres i 4 afdelinger: **1. afd.** mc'er til og med 1939. **2. afd.** biler til og med 1939. **3. afd.** mc'er til og med 1959. **4. afd.** biler til og med 1959.

Lørdag d. 8. juli bedes køretøjerne være på startstedet „parkeringspladsen“ Hammer Odde Fyr, Sandvig, 3770 Allinge, senest kl. 08.00. Første køretøj starter kl. 09.00. Opsamling og mål samme sted. Der serveres gratis morgenmad på startstedet fra kl. 07.00 sponsoreret af SANDVIG ARBEJDSGRUPPE. Frokostpakke (4 stk. smørrebrød) kan bestilles. Kl. 18.30 er der festmiddag i Nordlandshallen, Strandvejen 1, 3770 Allinge.

Søndag d. 9. juli kl. 10.00 opstilling til parade på startstedet indtil kl. ca. 11,30, hvorefter der køres tur i det grønne til frokoststedet, hvor der serveres de obligatoriske røgede sild.

Husk at bestille billetter i god tid: Bornholmstrafikken tlf. 56951866, Kbh. 31131866, Ystad 0046411/18065, Mukran 3839235226. Nordbornholms turistbureau 56480001. Liste over overnatningssteder kan fås ved henvendelse til tlf. 56493544 eller 56481696.

Bindende tilmelding sendes inden 15. maj 2000 til rallyudvalget v/Allan Pihl Hansen, Telegrafstien 3, Balka, 3730 Nexø, tlf. 56493544 bedst man-onsdag mellem kl. 18.00-21.00. Betaling ved checks, eurochecks eller på girokonto 698-8865. Ved afbud efter d. 1 juni 2000 ingen tilbagebetaling.

TILMELDING TIL BORNHOLM RUNDT 2000. (Bedes udfyldt med blokbogstaver.)

NAVN:

ADRESSE:

KØRETØJ:

ÅRGANG: TLF:

Vedlæg venligst en kort historie om dit køretøj tak.

Startgebyr incl. 1 kuvert lørdag d. 8. juli 2000

stk. ekstra kuvert...

stk. børnekuvert

stk. frokostpakke

stk. røget sildeanretning, søndag

á 300,- kr.:

á 150,- kr.:

á 75,- kr.:

á 40,- kr.:

á 60,-kr.:

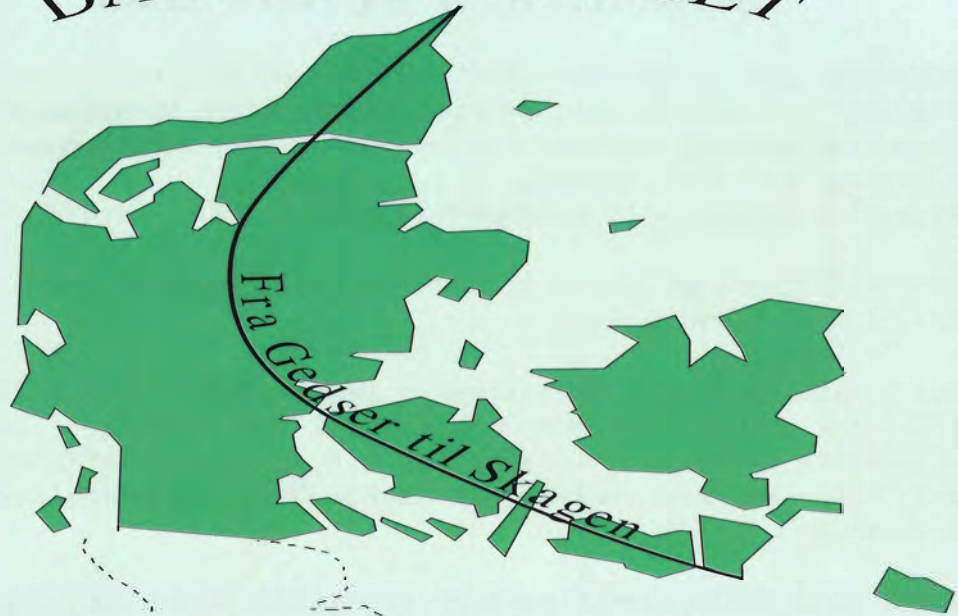
i alt kr.:

Vel mødt og på gensyn

Rallyudvalget Lasse, Henning, Kirsten, Rudolf og Allan.



DANMARKSLØBET



Vi indbyder hermed sammen med Fa. Harald Nyborg til veteranbilløb. Løbet starter torsdag den 1. juni 2000 kl. 9.00 fra Gedser havn. Turen køres ad nogle af Danmarks smukkeste veje fra Falster, over Lolland, Langeland, Fyn og op gennem Jylland. Undervejs overnattes i Odense, Herning, Ålborg med afslutning/gallamiddag på Hotel Skagen søndag den 4. juni. Fri hjemkørsel mandag den 5. juni. Turens samlede længde er ca. 700 km. Alle køretøjer over 35 år kan deltage - dog maks. 40.

Deltagerprisen er 5450 kr. pr. køretøj med 2 pers. - denne kan dog deles, således at der betales 2500 kr. ved tilmelding og 3000 kr. senest 1. april. Børn u. 14 år halv pris. Beløbet dækker såvel færge, seværdigheder samt fuld pension bortset fra drikkevarer til aftensmaden. Sidste tilmeldingsfrist til undertegnede er 1. april - ved afbud efter 1. maj refunderes det indbetalte beløb ikke. Hvis deltagerliste ønskes tilsendt, vedlægges frankeret svarkuvert sammen med tilmeldingen.

Hvis man ønsker at være fremme i Gedser dagen før, har vi reserveret et antal værelser på Hotel Falster tlf. 54859393. Prisen er 550 kr. for et dobbeltværelse - sørg selv for reservation senest 1. april!

Med venlig hilsen
Lars Hugo Kristiansen tlf. 74415420
Frits Johansen tlf. 74459450

Tilmeldingsblanket

Navn: _____ Tlf. nr.: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Køretøj: _____ Årgang: _____

Køretøj med 2 personer/overnatning i dobbelt værelse Antal: _____ kr.

Børn under 14 år á 2725 kr. Antal: _____ kr.

I alt _____ kr.

Betaling vedlægges i check og sendes til Lars H. Kristiansen, Mommarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals eller til Frits Johansen, Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg.



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Opel Rekord 1957 speed.garant. kun 54.000, en ejer, org. lak og betræk, ingen rust, har ikke kørt i mange år, kr. 49.500. Jørn Nielsen, tlf. 86410711.

Opel Rallye Kadett 1.1 SR 1967. Rød, skal synes, sjældent model, mangler et par ting. Kr. 3.500, eller h.b. Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

BMW 2500, 1973/74. Motor kørt 150.000 km, 150 hk, skal synes, samme ejer fra 1975. Prisdid kr. 18.000. Lauritsen, tlf. 45853555.

Renault Alpine A 310 V6, 1978, 120.000 km. Chassis og karrosseri i orden, defekt toppakning, men køreklar. Kr. 19.900 excl. afgift, ca. kr. 40.000.

Renault Estafette pick-up med originalt kaleche-stativ. Enejers bil, 106.000 km, rust lavet. Mekanisk perfekt stand. Sjølden og sjov bil. Kr. 15.800 incl. afgift. Kristen Korsgaard, tlf./fax 86486968.

Austin 7 special 1933 med alu-karrosseri (SE: BHT 103 SH), kr. 125.000. Martin Varnes, tlf. 40883502, arb. 39653534.

Opel Kadett A 1963 til genopbygning eller reservedele, kr. 500.

Opel Rekord PI 1500 1959, skal synes, blå/hvidt tag, kr. 3.500. Peter Antonsen, tlf. 75676514.

Peugeot 604 1984. Km 247.000, rimelig stand, synet 1998. Mange reservedele incl. motor, skærme, døre m.m. Pris kr. 15.000. Henv. tlf. 24641422.

Ford A 1931 pick-up. Adskilt. God motor, ramme ok, nyt træværk til lad medfølger, pris kr. 9.500 Ole Jagd, tlf. 32510839.

Volvo Amazon B16 Sport 1960. Rød med hvidt tag, kun 57.000 km, sorte NA nr. plader. Utrolig velbevaret bil. Trænger til ny lak. Sidst synet 5/91 og har ikke kørt siden. Ring og hør nærmere.

Volvo Amazon B16 Sport 1958. Gråbeige med sort tag. Nyrenoveret motor. Sælges billigt. Ole Callesen, tlf. 74561611.

Mercedes 280 E motor. Km 265.000, komplet 6 cyl. med indsprøjtningssanlæg, klar til ilægning, kr. 5.000. Claus Geitner-Andersen. Email: cga@post11.tele.dk

Citroën DS 23, årg. 1974, man. 5-trins gear. Fransk, meget fin stand, kr. 25.000 u. afgift. G. Offenberg, tlf. 86152398.

Morris Minor 1934 roadster, meget original og komplet, kr. 46.000. Henv. tlf. 48483738, mobil 40183738.

BMW 2002ti årg. 1970. Bilen er pæn. Der ligger en 1600 motor og gearkasse i pt., der medfølger komplet org. motor, gearkasse (5-trins), bagtøj og mange andre org. 02ti dele. 2002ti'eren (1970), er afmeldt 7/4 1999 og har sidst været synet i 9. mdr. 1995. Med i prisen er der også ekstra biler u/papirer (02ti og 02), simpelthen alle 02-dele sælges med. Sælges samlet for h.b.o. kr. 20.000. René Christensen, tlf. 75563209/22336239. Email: bse23311@vip.cybercity.dk

Ford Customline årg. 1956, 4 dørs sedan V8, manuel gearkasse, synet og indreg, kr. 29.500.

Mercury Monterey årg. 1970 st.car u/ motor og gearkasse, kr. 3.500. Med motor og (460 cui og c 6 automat), kr. 16.500. Ford 460 cui motor og c6 automat kr. 13.500. Henv. tlf. 35353735 / 21637702.

VW type I, 1200 1972. Arhundredets bil. Low budget gade/baneracer. Godkendt med skivebremser, justerbar forbro og 7" fælg. Supplerende registreringsafgift er betalt for konstruktive ændringer, stor motor mm + 4 cm glasfiberskærme og trinbrædder. FIA spec. styrtøjle, hovedafbryder og trækkroge. Britax foldetag, Recaro el-styret sæde, styrtøjle, hovedafbryder, trækkroge for og bag. Trænger til pladearbejde, 1600 ccm standard ilagt. Medfølger 2,4 liter toptrimmet 183 hk racermotor. Ekstra sæt 7" stål-fælg og Baja Buggy 1303 med papirer kan medfølge som reservedelsbil. Kr. 25.000.

Volvo Amazon 122S, 1964. Arhundredets bil. Synet 7/99. Restaureret fra A-Z i mekanisk perfekt stand. To ejere med fuld historie. Stort Golde foldetag. Nyere frisk B20 motor med K-knast, bananmanifold, 2" udstødning og M40 gearkasse, 2 ekstra sæt fælg samt div. reservedele medfølger. Ekstrem billig kaskoforsikring og 1/4 vægtafgift, kr. 55.000.

Opel Ascona 1,6 S, 1983. 5 dørs hatchback, bordeauxmetallik. 90 hk ombytningsmotor med ny knastaksel, originalt hæve/skydetag. 1987 front og luksus 1989 velourstue, nye døre. God mekanisk stand. Kr. 5.000. Henv. tlf. 39901109, mobil 21801301.

Willys Knight 1927, 6 cyl. m. glidermotor, 2 dørs sedan, original overalt, kun kørt 47.000 km, urest., kr. 45.000.

Bentley Mk 6 1950. Fin stand, motor renoveret, u. afgift, kr. 78.000.

Jaguar 3,4 S 1966 i meget fin stand, nysynet, kr. 90.000.

Taurus 12 m, sideventilet 1961, original, kørt 90.000 km, urest., kr. 6.500.

Volvo 544 Sp 1964, hvid med rødt indtræk, god stand, kører godt, urest., kr. 6.500.

BMW 2500 1974, 6 cyl., en ejers vogn, usædvanlig velholdt, urest., kr. 9.500.

Morris Monaco 1800 1966, i god køreklar stand, urest., kr. 4.500. Alle med papirer. Karl Erik Sørensen, tlf. 74846540.

Biler købes

Ford 32 til restaurering købes. Henv. tlf. 48483738, mobil 40183738.

Dele til biler sælges

Til **Simca 13/1501:** 1 forr. udst.rør, kr. 100. 2 luftfiltre pr. stk. kr. 50.

Til **Renault 12-15 & 17:** Styrestang kr. 100, til Renault **4CV:** 1 forr. pos.lygte kr. 50.

Til **Ford 20M/26MXL:** 1 ny bagpotte m. dobb. afgang, kr. 250.

Til **Vauxhall Viva HB:** 1 komplet udstødning ny kr. 500.

Til **Fiat 1500 C:** 1 midterste lydpotte kr. 150.

Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Opel P11 1962 motor m. gearkasse kan afhentes for kr. 100 Henv. tlf. 48267343.

Til **Volvo Amazon:** motor B16 A, kr. 700. Styrehus kr. 300. Dobbel karburator m. manifold og luftfilter kr. 1.200.

Til **VW-Porsche 914:** motor og gearkasse 1,7, kr. 1.000.

Martin Varnes, tlf. 40883502, arb. 39653534.

NSU Prinz stort parti brugte dele sælges samlet eller delt, forlygter NSU RO 80.

Hansa 1100 forsikrings, bagskærme front, div. brugte dele fra kr. 20.

Peter Antonsen, tlf. 75676514.

Chevrolet 31: Medalje horn, trådfælg.

Porsche 356 cab.: sandblæst bagende T6 cabriolet, god stand, 4 stk. kofangerhorn.

Dodge 46-48: hjulkapsler nye 6 stk. Lance henningsen, tlf. 48302277.

4 stk. banankofangere i rå metal samt 2 stk. forkromede nyfremstillet for **Mercedes type 170.** Samlet pris kr. 800.

1 stk. luftfilter komplet for **Mercedes type 230 1939** nyfremstillet, kr. 500.

Ib Jensen, tlf. 43994762, fax 43993562.

Diverse sælges

Kuffert til en **Studebaker årgang sidst i 30'erne.** Giv et realistisk bud. Kan ses på: www.torpit.dk/kuffert.htm Christian Torp, tlf. 59194902.

Ophalerspil wiretromle snekke håndsving 1 tons meget robust kr. 400.

Henv. tlf. 39627369.

Automobilia sælges

Originale salgsbrochurer:

Jaguar Mk II, E-type S II, E-type S III, XK 140 samt **Mercedes 190 SL.**

Instruktionsbog til **Jaguar Mk IX.**

Peder Hansen, tlf. 62224302, fax 6222 3662.

Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 1999.
Ingen præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1964

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
150.000 kr.	845 kr.	575 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
250.000 kr.	1.154 kr.	860 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

Klassiske biler 1965 - 1975

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

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Max. handelsværdi 100.000 kr.

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

Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.
150.000 kr.	950 kr.	125 kr.	350 kr.

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

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

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub
Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå
Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)
Fax 49 14 11 14



*Veteran
Forsikrings-
klubben*