

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK Nummer 284 - Februar 2000 - 30. Årgang



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorte Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Kontortid dagl. kl. 8-14 Telefontid kl. 10-12 Internetaдресse: 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 Møllevvej 21, st. tv. 8260 Viby J. - 8614 0635 E-mail: t.jensen@post6.tele.dk</p>	<p>Ford T: Jon Friis Wandall 6390 7040</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Nebel - 3819 8272</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p>Veteran Tidende Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4100</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Steffen Frølich • 3253 5922 Fax: 3253 60 32 e-mail: sfrølich@post6.tele.dk</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 Møllevvej 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: sfrølich@post6.tele.dk</p>	<p>Forsikringsforhold Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p> <p>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibal Färbmacher - 49145 167</p> <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Bilhistorisk redaktør</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>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Motorhistorisk stof, foto- og filmarkivar: Ole Emil Riisager Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>Erhvervsrådgiver, teknisk brevkasse og restaurering: P. E. Hansen Torste Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>Faste skribenter: E.W. Neebgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p>														
<p>Registre & sektioner Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårsløv 7080 Børkop - 7586 9510</p> <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, Raasted 4990 Saksbøje - 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>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</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>Syddøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p> <p>Bibliotek</p> <p>Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p> <p>Forsikring</p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> <p>Revision</p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</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>Annoncepriser:</p> <table border="1"> <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> <p>Lay-out, sats og tryk</p> <p></p> <p>ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>	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,-																

Forsiden: Dodge Brothers 1937

Foto: Ole Callesen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Klubaktiviteter	6
Øresundsbroens indvielse	7
Sommerminder	8
Gadeløb i Frankrig	9
Dansk design	14
Månedens køretøj	18

Eksportbiler i 1930'erne	22
Ringkøbingløbet	28
Invitationer og arrangementer	29
Køb/salg	34

Læs i næste nummer

- Sodomkas karrosserier. En tjekkisk bilkunstner.
- Hockenheim Renn, et mekka for mc entusiaster.
- Ansa, en lidet kendt del af Mads Clausens (Danfoss) virke.
- Amphicar, en ikke helt almindelig bil.

Næste Veteran Tidende udkommer uge 10 2000



Klubmøder

FEBRUAR.

8.	19.30	Rødekre	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 Billeje, se omtale side 6.
19.	13.30	Ristrup	Virksomhedsbesøg. Ørting Autoblik, se side 6.
22.	19.00	Klipinge	Klubmøde, Steffen Frølich fortæller om sine biler og VT, se side 6.
29.	19.30	Egeskov	Klubmøde A. Jørgensen om DKW racerløb i 30'erne, se side 6.

MARTS

2.	19.30	Nivå	Klubmøde, Jan Bechmann fortæller om totakts motorer.
3.	19.30	Børkop	Klubmøde, besøg af Kai Giørtz-Lauersen, se side 6.
7.	19.30	Ristrup	Klubmøde.
9.	19.30	Børkop	Klubmøde.
9.	19.30	Rødekre	Klubmøde, formanden 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 Peking-Paris løbet.

APRIL

4.	19.30	Ristrup	Klubmøde, Poul Jensen fortæller/film om vinterrally, se side 6.
13.	19.30	Rødekre	Garagebesøg hos Leif Outzen, se side 6.
13.	19.30	Børkop	Klubmøde.
15.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
15.	19.00	Kværkeby	Forårsudflugt.
18.	19.00	Kværkeby	Almindelig klubaften.

Udlandet

11.-20./2	Rétro Mobile, Paris, Porte de Versailles
28/2	Brooks at Hendon, auktion. Et besøg værd. + 44 20 7228 8000
3.-5./3	Antwerp Classic Salon. Top 3 Europe classic car show. shows@ciitd.co.uk
8./3	Geneva Motor Show and Brooks auction sale + 41 22 300 3160
11.-12./3	München Olympiahalle Classic show og salgsudstilling info@classicmobil.de tlf. +49 8142 580690
6.-9./4	Techno-Classica Essen 2000, Worlds leading classic car show.
6./5	Veteran og stumpe marked i Höör, info. +46 70 645 4738 / 70 5303110
7./5	Løvspringsløb Höör, Veteranbilsektionen Club 69 Höör. Info/tilmeld. +46 42 76709 A.Gunnarson, Nyhemsvägen 20 S-260 51 Ekeby, inden 30.4.00
28.5.- 4.6	FIVA World Rally med start Hamburg-Berlin-Köln-Stuttgart-München, slut Bad Homburg. Info. www.asc-gruppe-berlin.de e-mail info@mayer-computorsysteme.de + 49 6042 951108 fax +49 60 42 4750.
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:

24.02	19.00	Morris-møde	Hos Bent Riff, tilmelding senest 21.02 tlf. 4235 1992 Elmevej 23 4000 Roskilde
30.03	19.00	Morris-møde	Hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, 3400 Hillerød, tilmelding senest 24.4. på tlf. 48 24 01 23

Årets løb og aktivitetskalender

12.	februar	Stumpe marked i Vissenbjerg Hallerne.
4.-5.	marts	Bilmesse og brugtmarked Margrethe Hallerne Fredericia.
25.	marts	Stumpe marked i Herning Hallerne.
30.	april	Stumpe marked i City 2 Tåstrup.
6.	maj	Stumpe marked i Års.
6.	maj	Esbjerg Veteranløb 2000, info/tilmeld. Harry Ørsted 7512 7776.
7.	maj	Langelinie træf København. Info/tilmeld. 3265 2223.
19.	maj	Sydhavns Rallyet. På Lolland, info/tilmeld. Ole Poulsen 5470 0358.
20.	maj	Odssherredsløbet. Odssherred, info/tilmeld. Ole Kirk Vium 5991 4334.
20.-21.	maj	Fionia Løbet. info/tilmeld. Ole Andreassen 6597 8595.
27.	maj	Oldtimerløb i Gråsten.
27.	maj	Tourist Trophy København. info/tilmeld. 3819 8272.
28.	maj	Copenhagen Classic Autojumble, Charlottenlund Travbane kl. 10-16. info. 3965 2223.
28.	maj	Børnshøjløbet for køretøjer fra før 1935. Info/tilmeld. Lars Cramer-Petersen 3828 2722.
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.
18.	juni	Gavnø Slotspark, Classic Autojumble & Concours de Charme. Svend Carstensen, 3253 0126.
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.
1.-2.	juli	Aalsbo Motorstævne. info/tilmeld. Henning Larsen 6479 1994.
28.	juli	Ringkøbingløbet. Concours d'Origine. info/tilmeld. Jørn G. Andersen 9732 0012.
29.	juli	Ringkøbingløbet 2000. Info/tilmeld. Jørn G. Andersen 9732 0012.
30.	juni-2. juli	Skandinavisk Ford V8 træf. Helsingør, info/tilmeld. Kim Høier 5614 0166.
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.
26.	august	Høsttur ved Kværkeby. Midtsjælland, info/tilmeld. H.H.Havsted 4640 1441.
11.	november	Stumpe marked i Herning.

Det var hvad vi foreløbig har at byde på. Vi kan se, at det ikke er alt og vil 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.



Der er meget der ikke er som det var engang. Der er nu også meget der er som det altid har været. Bl.a. små udsøgte grupper trængte til at finde gode forklaringer på, hvorfor de er bedre, finere eller mere rigtige end resten af storfamilien.

Gammelbilbevægelsen, eller for den sags skyld hele flokken af småtossede samlere af ethvert historisk transportmiddel, er utroligt broget sammensat. Der er folk af enhver observans, folk med midler og folk uden, folk med evner og folk---! Folk der læser, folk der kører, folk der skruer o.s.v. og der er plads til dem allesammen, så længe vi bare husker ikke at blive alt for selvhøjtidelige.

I en medlemsskare som i DVKs på over 4.000 og med mere end 10.000 køretøjer af alle mulige aldre og typer, er det vigtigt at holde sig for øje, hvad der holder os sammen, nemlig interessen for at bevare og underholde os med disse køretøjer - og hinanden!

I så stor en flok findes store ressourcer og det har undret mig at der så sjældent opstår debat i Veteran Tidende om de forskellige meninger og synspunkter, som råder blandt vore medlemmer. Emnerne kunne være: Forurener gamle biler så meget som politikerne påstår? Er det et stort problem med den blyfri benzintilførsel til gamle motorer? Har medlemmerne med førkrigsbiler problemer i den moderne trafik? Tilbyder klubben/mødestederne det medlemmerne har brug for? Hvordan sikrer vi tilgang af unge medlemmer?

Det har f.eks. ofte undret mig, at ingen tager til genmæle, når det påstås at vore gamle biler er en trussel mod miljøet. Det er et faktum at den samlede privatbilismes påvirkning på det samlede CO² udslip udgør ca. 8% og heraf udgør biler over 25 år så lidt at det ikke ville kunne ses på en sammenlignende graf.

Vi skal naturligvis gøre hvad vi kan, både for at vore køretøjer ser ordentlige ud og at de fungerer fejlfrit - jeg savner bare debatten. Jeg ved jo den er der, derude på mødestederne med rumpen på hinandens forskærme.

Det er også der vi må lægge ørerne til snakken om at den og den bil ikke hører til i kredsen, fordi sådan en har jeg haft fra ny og det er ingen veteran.

Kan en klub som vores holde sammen om at dække så stort et område, kan vi varetage alles interesser, føler nogen sig udenfor?

Er det et problem at vi kalder vores klub en Veteranbil Klub?

Alle disse emner diskuteres ved de mange hyggelige møder vi har hver måned rundt om i landet. Kom og vær med - kom og lær dine klubkammerater at kende - kom og vis os din Rolls Royce eller Fiat 500.

Jo mere vi lærer hinanden at kende jo bedre holder vi sammen om at varetage fælles interesser.

Jo mere vi lærer hinanden at kende jo bedre undgår vi at få medlemsskaren delt op i fraktioner, der hver især synes at de er mere rigtige veteranbilfolk end andre.

DVK

Med venlig hilsen
og ønsket om mange fine gamle biler på gaden de kommende somre.

Hans Henrik Havsted



Redaktørens tanker



Jeg er både glad for og ked af at skrive dette. Sagen er den, at vi får dejligt meget stof til VT og det er jo glædeligt, men det betyder samtidig at der ofte går lang tid fra vi har modtaget stoffet, til der bliver plads i VT. Og det er jeg meget ked af, da jeg ofte fornemmer en skuffelse hos indsenderne, en skuffelse som

jeg til fulde forstår. "Nu har man lavet et godt og interessant indlæg og så gider de ikke engang bringe det". Når man nu har skrevet noget og gejsten er over en, vil man jo selvfølgelig gerne se det på tryk snarest. Selvfølgelig - men vi kan desværre ikke hekse, der er kun 36 sider at gøre godt med. Vi prøver at prioritere efter aktualitet som det første, dernæst at sætte stof sammen så der bliver størst mulig variation i indholdet.

Jeg må derfor bede alle der har sendt ind og alle der bidrager i fremtiden om lidt tålmodighed.

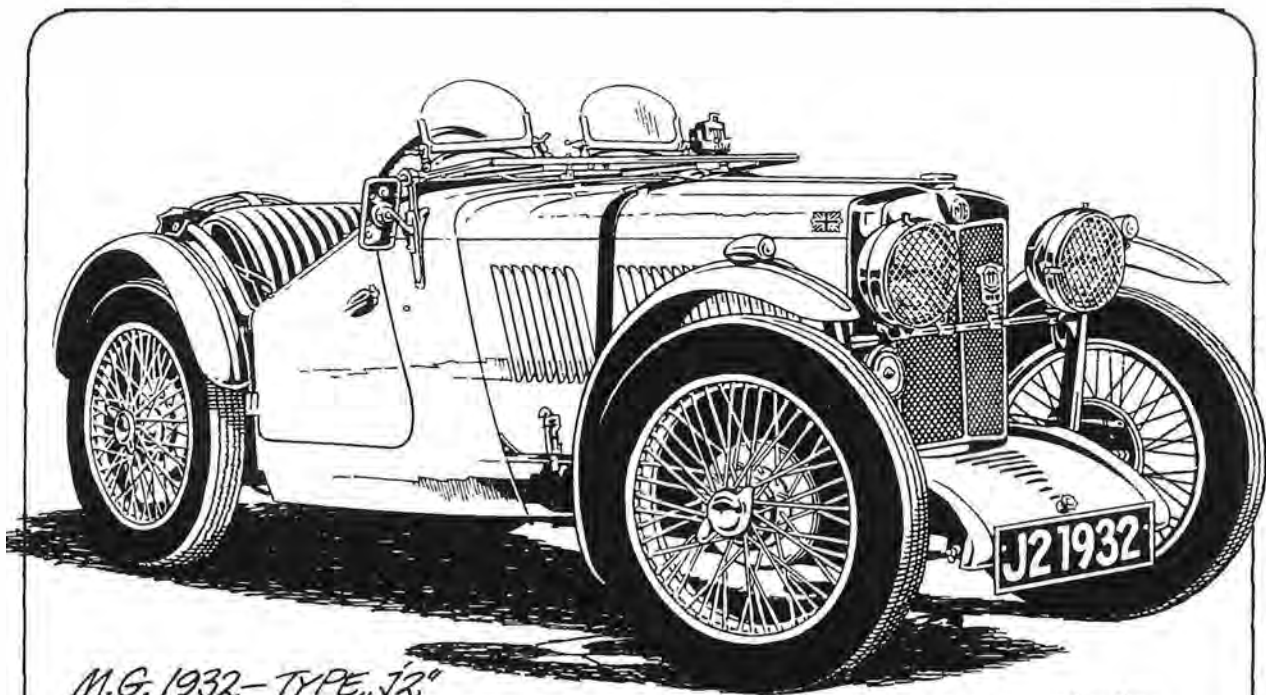
Vi vil fremover bestrebe os for at give hver især besked, om hvor-

når vi bringer det indsendte stof, med mindre det kommer på i førstkommande nummer.

Se, nu må dette endelig ikke blive opfattet som om vi har stof nok, for det har vi aldrig. Vi savner forsat stof om motorcykler, omtale/beskrivelse af bilmodeller - reparation/drift og købs erfaring omkring bil/mc - rejsebeskrivelser med gammelbiloplevelser fra ind og udland og meget, meget mere.

Så kære medlemmer fat blot pennen, til glæde for alle os andre.

Redaktøren



M.G. 1932 - TYPE "J2"
 - EN RIGTIG ENGELSK SPORTSVOGN, DER MED DE LAVE LINIER,
 SMÅ DØRE OG RESERVEHJULET PLACERET BAGPÅ SOM STØDPUDE
 BLEV "DRENGEDRØMMEN" - OGSÅ I DET ÅRTI...

Fritz



KLUBAKTIVITETER

DKW

FYN EGESKOV



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

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 Peking til Paris fra fordums tid, så kom og hør om dette spændende løb.

Tirsdag den 25. april kl. 19.30

Denne aften er en af årets traditioner. Vi starter med at besøge Veteran Museet. Årets forandringer og fornyelser i museet og klubbens værkstedsstand bliver denne aften vist frem for klubbens medlemmer, før museet bliver åbent for publikum. Vi slutter af i klublokalet med kaffe.

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

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

Torsdag den 8. februar kl. 19.30

Garagemøde hos autolakerer Karl Egon Bruuns, som vil fortælle noget om lakering nu om dage og vedligeholdelse af såvel nye som gamle lakker. Adressen er Lobækvej 7, Løgumgårde ved Løgumkloster. Tag selv kaffe og brød med. Tilmelding til Frits Johansen på telefon 74459450 senest d. 1. februar.

Torsdag den 9. marts kl. 19.30

Formanden kommer på besøg i klubhuset.

Torsdag den 13. april kl. 19.30

Garagebesøg hos Leif Outzen, Hovedgaden Vest 93, Over-Jerstal, Vojens. Tilmelding til Fritz Johansen på tlf. 74459450 senest 1. april.

Torsdag den 11. maj kl. 19.30

Vi ses i klubhuset.

Lørdag den 13. maj kl. 19.30

Der afholdes stumpemarked ved klubhuset i forbindelse med Walkie-talkie klubbens marked. Kig i dine gemmer - tag med - sælg - byt - køb.

Søndag den 28. maj kl. 10.00

Madpakketur, vi mødes ved klubhuset. Nærmere herom senere.

Torsdag den 8. juni kl. 19.30

Sommerafslutning i klubhuset.
Frits Johansen

ØSTJYLLAND RISTRUP

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

Lørdag den 19. februar kl. 13.30

Besøg hos Ørting Autoblik, Smedegade 38, Ørting. Tilmelding senest søndag den 13. februar hos Lars Hoffbeck 86999161 eller Arne Jespersen 86985504.

Tirsdag den 7. marts kl. 19.30

Almindeligt klubmøde.

Lørdag den 18. marts kl. 14.00

Biblioteksdag. Alle er velkomne. Vi giver kaffen, medbring selv brød.

Tirsdag den 4. april kl. 19.30

Klubmøde. Foredrag og film v/ Poul Jensen, Kastrup.

*Med venlig hilsen
Lars Hoffbeck
og Arne Jespersen*

ØSTJYLLAND KLIPPINGE

Tirsdag den 22. februar kl. 19.00

Klubmøde. I vores række af veteranbilprofiler, som har fortalt om deres spec.

bilmærke, har vi ind til nu haft besøg af: NSU, Bent Christensen - DKW, Arne A. Jørgensen - Mercedes, Urban Nielsen - Porsche, Claus Neble - Så nu er turen kommet til klubbens kasserer og redaktør: Steffen Frölich, som bl.a. er Audi, Corvette og Jaguar fan. Steffen kommer til Klippinge tirsd. den 22. febr. kl. 19.00, så husk, at også jeres partner (lillemor) er velkommen til vores møder.

Er der nogle mærkefans som har lyst til at komme og fortælle om netop deres hjertebarn, så ring til mig på 56578205.

*På gensyn
Kai Wredstrøm*

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Tirsdag den 15. februar

Kaj Sørensen fortæller om automobilkarrossens udvikling gennem tiderne.

Tirsdag den 21. marts

Niels Jonassen causerer over emnet „Hvad er en veteranbil“? For herigenem at redegøre for de mange grupperinger 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 18. april

Alm. klubaften.

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 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 kl. 19.30

Klubmøde på Vandmøllen. Kai Giortz-Lauersen, Rårup kommer på besøg. Kai Giortz-Lauersen og nogle af vore medlemmer leger med gamle flyvere sammen på flyvepladsen i Rårup. Kai var under 2. verdenskrig aktiv frihedskæmper og har bl.a. deltaget ved modtagelsen af mange våbennedkastninger. Kai vil fortælle om sine oplevelser og vise lysbilleder m.m.

Torsdag den 13. april kl. 19.30

Klubmøde på Vandmøllen.

Torsdag den 11. maj kl. 19.30

Klubmøde.

Fredag den 19. maj - Store Bededag kl. 9.30

Mødested fastlægges senere, det bliver nok på Horsens-kanten. Hauge Dahl planlægger køretur, frokost i det grønne og vandretur i området omkring Gudenaens og Skjernås kilder.

*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 fordums tid. Adressen kan være lidt svær at finde, så kik lige i Kraks vejviser. Begrænset deltagerantal så tilmelding er nødvendig til Dorthe Thies på kontoret, tlf. 49195906.

Claus E. Neble

**MØD MANDEN BAG
"EN RIGTIG HERRETUR"**

Vi har fået Poul Jensen til at komme over og causere...vise film om denne store oplevelse... Her vil hans partner også være til stede, nemlig...
Morris Six'en
Mød dem på...

DVK/RISTRUP HOVEDGAARD
Tirsdag den 4. april kl. 19:30 · Tilmelding nødvendig
Arne Jespersen 86 98 55 04 · Lars Hoffbech 86 99 91 61

Øresundsbroens indvielse

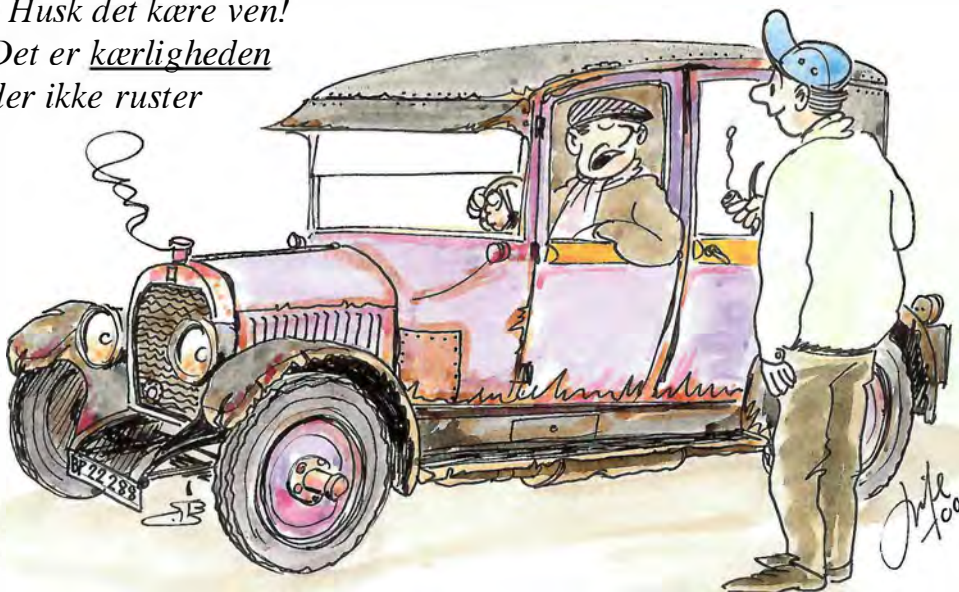
Mange spørger om der bliver et veteranbiloptog ved indvielsen af Øresundsbroen, i lighed med hvad der fandt sted ved indvielsen af Storebæltsbroen.

Vi må desværre skuffe alle der spørger eller er interesseret i at deltage.

Der bliver **ikke** nogen deltagelse af veteranbiler overhovedet. Årsagen er tilsyneladende at man har valgt en meget grøn linie og til trods for det store investerede milliardbeløb ikke vil erkende at broen også skal bruges af biler.

Vi beklager meget.
Redaktøren

*- Husk det kære ven!
Det er kærligheden
der ikke rustner*



SOMMERVINDEN Guldhornløbet



En stribe Chevy'er linet op i Schackenborg slotspark før afgang.

Kim S-C's '32 Chevrolet og er det ikke - jo det er. "Se billederne af de kongelige i dit royale månedsblad VT".

Tekst: Steffen Frølich, frit efter diverse indlæg fra deltagere.
Foto: Kim A. Schmidt-Christensen.



Det årlige Guldhorn-løb blev afviklet i strålende sommervind. Guldhorn-løbet er altid lidt af et tilløbsstykke og vort medlem Kim Schmidt-Christensen deltog med ikke færre end 7 biler, alle af mærket Chevrolet.

Det var organiseret som et rigtigt team løb med egen værkstedsvogn som følgevogn uden for løbet. Egentlig havde Kim tilmeldt 6 biler men da der var frafald i tilmeldte vogne fik værkstedsvognen også lov at deltage. Alle 7 vogne gennemførte uden væsentlige problemer. Det er vist en rekord, så vidt vi ved, men Kim S-C havde også kæmpet hårdt dag og nat i 14 dage for at klargøre hele flåden til den store dag, samt organisere det store køreteam.

Løbet udgik fra Schackenborg Slot. Bilerne var før løbet stillet op i parken og blev beskuet med royale øjne

af Prins Joachim med svingerfar.

Robin Roost sendte bilerne af sted med en lille historie om hver. Sønderjylland blev kørt tyndt og mange opgaver gættet, blandt andet den kendte med en følekasse, den tager altid keglere og er utrolig svær. Løbet sluttede kl 19.00 med behørig

præmieoverrækkelse, spisning og beskuelse af dagens oplevelser på stor-skærm.

Dagen sluttede om natten i fin overensstemmelse med dansk standard sommevejr, med en ret tydelig demonstration af, at der trods alt er sket en vis udvikling inden for autoteknologi, i alt fald hvad angår vinduesviskere.



Store som små tager sig et hvil på turen



Følekassen i aktion.

BÅSTAD ClassicCarShow

En PV655. En del Volvoer fik i 30'erne elegante specialkarrosserier. Den her viste er bygget på et 655 chasis på karrosserifabrikken Normalm i Stockholm. Der findes kun den ene, og bilen er meget unik. Den har ikke den sædvanlige 6-cylindrede sideventilede motor, men en DC lastbilmotor. En 6-cylindret topventilet motor på 4097 cc og 75 hk som aldrig er benyttet i en personbil. Det var 10 hk mere end standardmotoren.



Tekst og foto: Steffen Frølich

Endnu en gang gik turen til Båstad. Det er blevet en hel tradition at vi skal deltage. I år faldt valget på vores åbne Chevrolet Corvette Sting Ray 1963.

Der var lovet godt vejr, og det blev det faktisk, alt for varmt, så vi kom ikke helt rundt og fik set alt hvad der var udstillet, særligt det store og in-

teressante stumpemarked var lidt for meget i den brændende sol. Årets tema var Volvo.

Synd og forunderligt at ikke flere danske biler finder vej til Båstad. Der er jo ikke længere fra Helsingør til Båstad end fra Helsingør til København.

Til vor skræk og rædsel fik vi at vide, det nok er sidste år dette flotte

arrangement vil blive holdt i Båstad. Stedet, Nordvikens Trädgårder, er nemlig sat til salg. Det er en stor skam, for stedet har alle de kvaliteter der skal til for på bedste måde at afvikle et sådant arrangement. Men vi får se hvad der sker i 2000. Rygtet taler om at afholde arrangementet i Landskrona på Citadellet, en mulighed men langt fra med samme charme og kvalitet som Nordvikens Trädgårder i Båstad.

Til venstre: Volvo var jo naturligvis ekstra repræsenteret. Her en PV som nok kan få de fleste PV entusiasters tænder til at løbe i vand. En PV 445 C cabriolet. Nederst: SS 100 Jaguar 1936. Bemærk de "forkerte" forskærme, meget større end normalt. Skærmene er originale nok og forklaringen er at bilen oprindeligt blev leveret til Tjekkoslaviet og dens ejermand ønskede større skærme på grund af de mange grusveje i landet.



En af de rigtig gamle Volvoer. En PV 4 fra 1927



Tekst og foto: Erik Mathiasen

Gadeløb som i gamle dage

På en ferietur til Frankrig i sommer, nærmere betegnet til Provence, hvor min hustru, hendes veninde og undertegnede havde lejet et hus i tre uger, mødte vi mange spændende biler.

I en by, Draguignan, der lå mellem Le Grand Canyon og Cannes, blev der afholdt et billøb for almindelige og mere sportsbetonede køretøjer. Det havde jeg lejlighed til at overvære. For mig var det en meget stor oplevelse at gå rundt og se, ja ikke mindst høre disse prægtige køretøjer. Under platantræerne stod de parkeret. Nogle af deltagerne kom kørende langvejs fra, med fruene som passager i de to-sædede sportsbiler og væddeløbsvogne. I byens hovedgade og ud ad nogle sidegader var der

opstillet nogle lave jerngitre på fortovet, bag disse sad publikum og drak pastis eller kaffe, imens bilerne jagede frem og tilbage langs midterribatten på hovedgaden langs den bane der var markeret med plastickegler. Når jeg tænker på de sikkerhedsforanstaltninger der var ved Copenhagen Cup, ser franskmændene åbenbart anderledes på hvordan man afvikler et billøb i byens centrum. Lad mig starte med ryttergården, hvor de spændende biler kom rullende. Der var biler fra 20-erne med mekaniske bremses, lædertaske bagpå til værktøj, en stor rund benzintank bag føreren og en motor der mindede om Ford T. Mange af bilerne mindede om dem man ser ved Munkebjerg Hill, Amilcar, Jaguar, Austin Seven, M.G. osv, men der var nogle vogne

der mindede om de midget-racere jeg husker fra de glade ungdomsdage på Hobrobanen og Jydsk Væddeløbsbane, hvor Morian Hansen, Amelung, Kronsbjerg, Robert Nellesmann deltog. De franske modeller var for en dels vedkommende forsynet med en to-cylindret Dyna Panhard-motor. Andre havde en fire-cylindret Simca eller Renault motor i 4 cv størrelsen. Læseren kan sikkert ud fra billederne identificere de mange forskellige spændende køretøjer. En af de sportsvogne der deltog var en Peugeot Dar-







mat Special Sport, den var ualmindelig flot og velkørende. Også en Citroën Traction cabriolet var blandt de hurtigste deltagende biler i klassen for Tourisme et Grand Sportcars, selv om en Ferrari 250 GT Interim gav dem kamp til stregen. En anden spændende vognklasse var Cyclecar & Course med Amilcar og Riley vogne, det blev dog en Bugatti 35 Special fra 1935 der vandt. De hjemmebyggede 500 Racere var imponerende, mindede lidt om Robert Nellemanns Silver Bird, først med Norton, senere med JAP motor, eller var det omvendt? Det var især de lidt ældre køreere der havde haft de store triumfer i 50-erne, der mødte op i de køretøjer de deltog med dengang i Le Circuit international de vitesse de Draguignan, på den samme interessebane. En stor oplevelse var det at overvære dette oldtimerrace. Efter nogle herlige uger i Provence kørte vi vestpå til Montmeyan, Riens, Pertuis langs Durancefloden

som mange steder var lagt i betonkanaler. Vi kørte gennem Cavailon og ned mod Orgon da jeg på en stejl bakke i byen ville trække håndbremsen, den røg lige i bund da kablet sprang. Så vi måtte finde et værksted, der lå et bilmuseum lige ved landevejen, der kunne de nu ikke lave den, men jeg fik et par timer til at gå der. Jeg kan anbefale et besøg, hvis i alligevel er på vej fra Marseille til Lyon. Museets ejer havde forøvrigt deltaget i løbet i Draguignan med en Bugatti. På den videre tur mod

Danmark besøgte jeg Musee National de l'Automobile i Mulhouse. Desværre havde jeg kun to timer til rådighed, det var en kæmpe oplevelse. Det vil jeg gerne se igen, hvis der bliver arrangeret en tur derned. Især de mange forskellige Bugatti-biler er



en oplevelse. En herlig ferie med en masse oplevelser. Vi fulgte mest Route National-vejene dernede, de er gratis at benytte og så er det en flot natur og smukke byer man passerer. Det sidste stykke gennem Tyskland gik ad Autobahnen.

Dansk design på 4 hjul

Tekst: Thom Bang Pedersen

Billedtekst: Steffen Frølich



Fotoet viser en af busserne ved leveringen i 1958. Bent Severinsen, der var arkitekt på den nye lufthavnsbygning opført 1957-60, stod som omtalt også for designet af den nye serie busser der skulle betjene strækningen Københavns lufthavn – terminalen på vesterbro (Hotel Royal).

Det avancerede og atypiske design skilte sig dengang særdeles tydeligt ud i gadebilledet og virkede meget moderne i 50'ernes relativt provinsielle København.

Bemærk turistbus-præget med skrå ovenlys vinduer, næppe så aktuelt i København. Dengang som nu var der ingen højhuse at beskue på vejen gennem byen.

Bussens interiør gav et meget lyst indtryk. Bagagehylderne ses til højre i billedet. Derudover var der som det fremgår af billedet kraftigt bagagenet i begge sider bussen igennem.

VOLVO B 655 - SAS Bus

Ved et klubmøde på Nivågård blev der arrangeret en samlet udflugt til det fynske klubmøde den 27. april, hvor også museet på Egeskov åbnede for sæsonen.

Hvordan skulle vi nu komme derover? Jo, vi kunne da leje den gamle SAS bus, det blev gjort og lynhurtigt fuldttegnet med 38 personer til 36 siddepladser.

Turen til Fyn forløb godt, selvom det ikke ligefrem er en langturs bus, det var en fornøjelig tur med Svend Dråby som chauffør, en hyggelig aften på Egeskov, at hilse på bekendte fra klubben, se lokalerne og den fine udstilling på Egeskov.

SAS busserne har en lang historie. De første startede allerede med at køre i 1925 fra Lufthavnen til termi-

nalen ved Hovedbanegården, det var med Triangel busserne.

I 1958 bestilte man nye busser hos Volvo i forbindelse med åbningen af den nye lufthavnsterminal. Der blev leveret 10 stk. af typen B 655 gennem Volvoforhandler O. Sommer. Karrosserierne til de nye busser, som fik vognnumrene 14-23, var bygget på Aabenraa Karrosserifabrik efter tegning af SAS' egen arkitekt, Bent



Sommer 1988.
 Fordums glans er falmet ikke så lidt, men dog rimeligt intakt ankommer bussen til restaurering. Der forestår en total restaurering, med komplet adskillelse af bussen, "frame off" som det kaldes på engelsk.



Ramme for sig og karrøse for sig, billedet giver tydeligt indtryk af de pladsmæssige forhold der er nødvendige til en total restaurering af en bus.

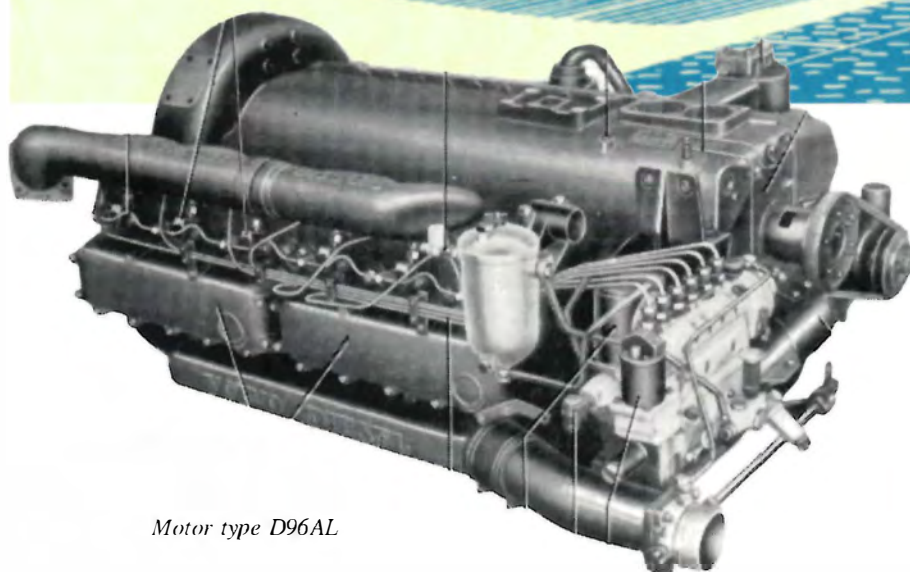
Loftshøjde og de rigtige lifts. En forudsætning for restaureringsarbejder i "voksen" størrelse.



Et busbagtøj er heller ikke noget man sådan lige smider rundt med uden de rigtige hjælpemidler.

Chassis, undervogn og motor er nu komplet renoveret og klar til at modtage den ligeledes renoverede karrøse.

Tegning fra Volvo's instruktionsbog til B 655.
Designet her står i skærende kontrast til Bent Sverinsens SAS
busdesign og virker i sammenligning temmelig gammeldags.



Motor type D96AL

Tekniske specifikationer:

Højeste totalvægt:	15.000 kg
Chassisvægt:	5.160 kg
Længde:	9,74 m
Bredde:	2,35 m
Vendediameter:	21,80 m

Motor: type D96AL, liggende i chassisramme 6 cyl. 9,6 liter, 150 HK ved 2200 omd/min

Oliekapacitet: ca. 24 liter

Benzintank: 180 liter

Kølersystem: ca. 40 liter

Elsystem: 24 volt

Startmotor: effekt 6 HK

Severin. Karrosseriets linier skulle lede tanken i retning af flyets og materialet var også det samme, nemlig letmetal. Samtidig var busserne lakeret som flyene, d.v.s. hvide, grå og blå med SAS' bomærke placeret på fronten.

På grund af bagagemængden, som de flyejsende ofte tager med, var - og er - lufthavnsbusserne specielt indrettet med særlige bagagestativer ved

såvel indstignings- som udstigningsdøre. Derved slap chaufførerne også for at skulle stuve bagagen i konventionelle bagagerum - eller på taget.

Disse SAS' busser kørte også i fast rute fra Lufthavnen og ind til byen, nogle blev senere malet blå og kørte som transitbus mellem udenrigs- og indenrigsterminalerne, og så sent som i 1970 kørte der stadig en af dem for SAS.

Busserne endte forskellige steder, bl.a. i Ballerup hos Skibby Rejser, på Bornholm og en endte som kantine-lokale på Sdr. Strømfjord.

I 1987 afleverede Jørgen Andersen, Ballerup, en bus til SAS med henblik på reovering.

I 1989 blev bussen, som var malet i Skibby's farver, taget frem og restaureringen kunne komme i gang på SAS Autoværksted.



Bussen færdigrestaureret, som den fremstår i dag. For den opmærksomme iagttagelse kan det tydeligt ses, at der er forskellige småting der adskiller den fra det originale udseende. Bemærk, sidespejle, forrudevasker, taglys og radioantenne.

Det praktiske arbejde med chassis, karrosseri og indretning skred langsomt frem. Der blev skabt kontakt til mange personer fra forskellige grene indenfor busdrift og reparation, samt en del reservedele fra en af busserne på Bornholm samtidig med undersøgelse ang. typegodkendelse, tekniske modifikationer og historie. Alt dette tog selvfølgelig lang tid, men i 1995 var bussen færdig og malet i de gamle, originale farver.

Bussen er i dag under en anden afdeling i SAS og bliver kun brugt til intern selskabskørsel, men når den en dag er udtjent må vi håbe den kommer til at tilbringe sin pension på Flyhistorisk Museum i Helsingør, ved det gamle Tårn fra den gamle lufthavnsbygning.



„Nødstop“ på ruten København – Ege-skov.

Fra den omtalte tur København – Ege-skov. Det er artiklens forfatter Thom Bang Pedersen i midten med den blå trøje.



Dodge Brothers 1937

Månedens bil er speciel, idet vi denne gang har valgt et erhvervskøretøj, nemlig en bus fra de gode gamle dage, helt nøjagtigt fra 1937.

Bussen tilhører Erik Svendsen i Rangstrup ved Agerskov, og den er blot én af mange fine veteranbiler i garageanlægget.

Tekst: Hans Pedersen

Foto: Ole Callesen

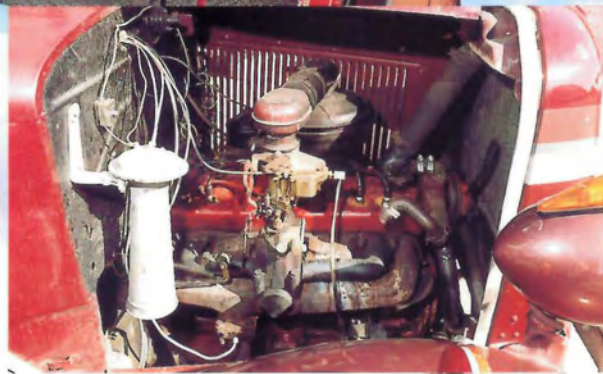


Det er en Dodge Brothers, der har levet næsten hele sit liv i USA. Oprindeligt godkendt til 12 passagerer plus føreren.

Erik Svendsen fik den til Danmark for 2 år siden, og dengang var den restaureret udvendigt i USA. Den indvendige restaurering har Erik selv sørget for, og den blev synet og godkendt uden problemer. Her i Danmark er bussen godkendt til 22 passagerer plus føreren.

Dodge-brødrene John og Horace fremstillede biler fra 1914. Horace var det tekniske geni, medens John klarede alt det administrative. John Dodge døde kun 55 år gammel den 14.1.1920, og inden der var gået et år døde også Horace. De var blevet meget, meget rige. Dels havde de produceret motorer, gearkasser m.m. til Ford inden de selv påbegyndte en produktion af biler. De havde modtaget aktier fra Ford helt tilbage i 1903 og 1908, og da Henry Ford købte dem tilbage i 1917 var de blevet 25 mill. dollars værd. Et solidt grundlag for deres videre bilproduktion. Tilbage til månedens bil, Dodge-bussen fra 1937..





.Bussen vejer 3600 kg, så Erik måtte til at tage stort førerbevis, da bussen var klar til den første tur i det danske landskab.

Den har en 6-cylindret motor med 4 fremadgående gear, og det er forbavsende så let den kører. Der er ingen antydning af, at motoren anstrenger sig. Bemærkelsesværdigt idet bussen jo vejer mere end det dobbelte af en almindelig personbil med samme 6-cylindrede motor.

Bremse kan den også, idet den trods årgang 1937 har hydrauliske bremses.

Bussen står særdeles original, faktisk som taget ud af en Morten Korch-film . . .

Den vækker bestemt også mere end almindelig opsigt, det fik vi bekræftet under Eriks prøvekørsel i Rangstrup og omegn. Ved fotograferingen af den gamle Dodge-bus var det ikke let at få arbejdsro. Mange skulle lige kigge og spørge til den.

Det var bestemt også noget af et syn, da bussen stod

parkeret foran byens gamle kro, der måske også er fra 1937? Den gamle bus med den gamle kro i baggrunden, og Erik iført den gamle rutebilsuniform – ja, det var helt som at skrue tiden tilbage til dengang sidst i 30'erne. Byen og dens omgivelser blev pludselig helt "dovne" at se på, og da bussen lidt senere kørte rundt i de små gader i sneglefart – ja da måtte vi overgive os.

Fornemmelsen fra "dengang" var helt ægte, da vi sad der i bussen med udsyn ud ad de gamle vinduer, og med den "gamle" chauffør bag rattet.

Vi hører ikke så meget til motoren, det vi hører mest er lidt knurren i gearkassen, men sådan skal det jo nok være i en Dodge Brothers . . .

Det må være koldt at være passagerer om vinteren, der er ingen varmeapparat i bussen. Og taget er helt uisoleret.

Indvendig er den gamle bus særdeles hyggelig med sine gamle sæder og indretning i øvrigt.



Da Erik fik bussen til Danmark for 2 år siden, var den restaureret udvendig i USA. Den indvendige restaurering har Erik selv sørget for, og den blev synet og godkendt uden problemer. Nederst ses bussen som den så ud før restaureringen i USA.



Eksporthbiler i 1930'erne

I Veteran Tidende nr. 272, februar 1999, bragte vi en artikel om en tur med kølevogn til Schweiz. Denne artikel var lånt fra Eksporthvognmændenes jubilæumsbog fra 1998, beretningen var oprindelig skrevet til Tidsskrift for Politivæsen i 1939. Medlem Finn Larsen, Frederiksberg, har været så venlig at sende mig kopi af originalteksten plus en tidligere artikel om eksporthkørselen; denne artikel bringes uforkortet. Artiklen i jubilæumsbogen er lettere forkortet og omskrevet, hvilket jeg betragter som et minus. Weichels ord tåler sagtens fuldstændig gengivelse, dog er retskrivningen ændret til den nugældende.

Forfatteren civ.ing. Helge Weichel, f. 1903, blev i 1931 ansat i Statens Færdselpoliti, og blev i 1936 Justitsministeriets motorsagkyndige i Åbenrå. I dette embede kom han tæt på eksporthbilerne, der væsentlig var ejet af vognmænd i Syd- og Sønderjylland. Formentlig har Weichel også i sin tid på kontoret i København haft opgaver i forbindelse med eksporthbilerne, i artiklerne omtaler han et studiebesøg hos Hamborgs politi i 1932. Artiklen skal læses med tidspunktet 1938-39 i erindring.

P.E. Hansen

Med dansk lastbil gennem Europa

Af Justitsministeriets Motorsagkyndige i Åbenrå, Ingeniør H. Weichel.

En del mennesker har hørt om begrebet fiskebiler. Man har hørt, at nogle dristige eksporthører og vognmænd har kørt fisk med lastbil til Hamborg, enkelte særligt dristige har vovet sig til Berlin og Holland. Der har stået en vis nimbus om denne usædvanlige kørsel, men man har også haft en ubestemt følelse af, at det var lidt hasarderede eksperimenter, som man måtte nære store betænkeligheder ved, idet disse meget lange ture stillede så store krav til materiel og mandskab, at det kunne gå ud over færdselssikkerheden. Man kan vist godt sige, at da denne kørsel tog opsving omkring 1930, var visse betænkeligheder for en del velbegrundede.

Der kørtes med vogne i den mindre prisklasse med bæreevne på 2-3 tons, og vognene var højst umagelige; der var kun én chauffør på hver vogn, og han var afskåret fra hvile under kørslen. Der var et sandt kapløb om at komme først til Hamborg med fisken, der tilmed i sommertiden havde vanskeligt ved at holde sig frisk på den lange tur.

Der skete en række større og mindre ulykker, og der fremkom talrige beklagelser over denne kørsel med krav om forbud mod den. Jeg aflagde selv et studiebesøg hos Hamborgs politi i 1932; her beklagede Hamborgs færdselschef sig i stærke vendinger over de danske fiskebiler og opfordrede os til at få denne kørsel stoppet. Vi kunne kun svare, at vi i det danske færdselspoliti gjorde, hvad vi kunne, for at lægge en dæmper på de værste udskejelser, men hindre kørslen un-



der forsvarlige og lovlige former kunne vi formentlig næppe.

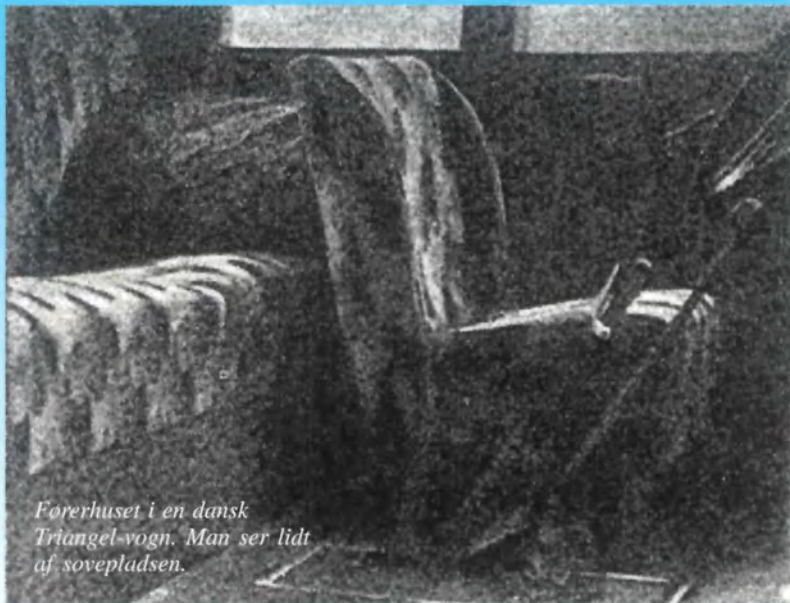
Allerede i juni 1930 pålagde Justitsministeriet i en skrivelse at meddele samtlige de pågældende vognmænd, at den lovlige belastning og hastighed nøje skulle overholdes, og at der på ture længere end Hamborg skulle medfølge en reservechauffør, samt at chaufførerne skulle have et fuldt hviledøgn mellem hver tur. Det tilføjes, at man heller ikke anså kørslen til Hamborg for forsvarlig, men at man ikke mente, at der forelå tilstrækkelig sikkert grundlag for at rejse tiltale.

Det tør vel siges, at udviklingen siden er løbet fra den sidste bemærkning. De færreste mennesker gør sig forestilling om, hvilket omfang denne eksportkørsel nu har, og kun de indviende ser, under hvilke forhold den gennemføres. Der løber nu regelmæssig ca. 60 lastvogne til udlandet med fisk, fjerkræ, æg og slagteriprodukter; der køres nu ikke mere på må og få, men mest til faste kun-

der, og kundekredsen er unægtelig blevet udvidet. Der køres til de fjerneste hjørner i hele Tyskland, Königsberg, Breslau, Frankfurt a. M., München, endvidere til Holland, Belgien, Paris og Schweiz. Man kommer her op på mellem 2500 og 3000 km for én tur! Den samlede årlige eksport ad denne vej andrager ikke mindre end ca. 22000 tons varer;

det er således betydelige summer, som disse lastvogne - iberegnet fragter - kører hjem til landet.

Med de anvendte køretøjer er der foregået en næsten endnu større udvikling. Der anvendes nu lastvogne af en størrelse og udførelse, som ik-



Forerhuset i en dansk Triangel-vogn. Man ser lidt af sovepladsen.

ke kendes i det øvrige land. Bæreevnen er op til 8-9 tons, idet der næsten altid anvendes påhængsvogne, syd for grænsen ofte to efter én lastvogn, så den samlede totalvægt af vogntoget kommer op på 24 tons. Til transport af letfordærlige va-



Peter Chr. Terling begyndte som vogmand i Sønderborg i 1923 og flyttede i 1933 til Kolding. I 1936 udvidedes vogmandsvirksomheden med eksport- og importforretning på Holland, Belgien og Tyskland. Her er Y 2029, Triangel Special 1933. Med sættevogn lastede vogntoget 8300 kg. Motoren var en amerikansk type 16 C med 70 hk.



rer anvendes de såkaldte sættevogne, dvs. et 3- eller 4-akslet vogntog, hvor motorvognen på en drejeskammel bærer den forreste ende af en lang lukket kasse, der bagtil løber på 2 eller 4 hjul (1 eller 2 aksler, red.) Kassen er ca. 8 m lang, 2,3 m bred og ca. 2 m høj; der er altså plads til en del varer.

Det sidste skrig er nu, at vognen forsynes med kølemaskine og isoleret kasse, så temperaturen under hele

turen kan holdes nede omkring frysepunktet. På de lange ture køres der uafbrudt i 2 døgn, og varerne kan derfor navnlig om sommeren udsættes for fordærvelse.

Under en tur til Paris blev der således kludder med varernes aflevering, og i 2 dage måtte vognen så holde og agere kølehus; havde der nu ikke været køleanlæg, havde varerne været ødelagt. Noget tilsvarende kan ske under uheld eller reparationer.

Disse køleanlæg er derfor et meget stort fremskridt og tillige ganske enestående, idet der i hele Europa ikke findes andre kølevogne end de danske. Ej heller jernbanerne ejer kølevogne med kølemaskine; der findes ganske enkelte f.eks. til transport af jordbær, men de er uden praktisk

betydning, og transporten i dem bliver for dyr. Såvel påhængsvognene som kølekasse og kølemaskine er dansk arbejde, hovedsagelig fra Sønderjylland. (DAPA og Brdr. Gram, red.)

De anvendte motorvogne er de største, kraftigste og kostbareste, der kan opdrives, ofte med dieselmotorer. Førerhusene er rene luksuskabiner, ofte større end en personvogns karrosseri; bagved førersædet er der en blød og magelig soveplads med hovedpu-

de og tæpper - i de nyeste vogne endda 2 køjer - så reservechaufføren kan få sin normale søvn under kørslen og ikke behøver at trættes af at følge kørslen, men f.eks. kan sidde bekvemt og læse sin avis og nyde sin cigar til. Selve udførelsen af førerhuset er yderst lækker, med læder, poleret mahogni, forkromning o.s.v., så der er virkelig gjort anstrengelser for at gøre opholdet i vognen så tiltalende for chaufførerne som muligt - det bliver jo også sådan en slags andet hjem for dem.

Det bør retfærdigvis fremhæves, at når man er nået til så fremragende køretøjer, er det sket helt ad frivillighedens vej, idet der ikke fra myndighedernes side er stillet krav i så henseende. Disse befordringsmidler

er heller ikke billige; de kan med kølemaskine og tilbehør komme op på 40-45.000 kr.

Det vil forstås, at under sådanne forhold stiller kørslen sig væsentlig anderledes end for 6-8 år siden; ikke sådan at forstå, at det er en ren luksusstilvarelse at være styrmand på disse fartøjer, thi det er stadig et hårdt job både legemligt og åndeligt, selv om der nu altid køres med to chauffører.

Det er nemlig ikke ringe krav, der stilles til disse chauffører. De skal selvfølgelig køre blændende og være udholdende, skal være sprogekundige, være inde i speditjonsvirksomhed og fragter, valutaforhold, toldbehandling og andre grænseforhold. Færdselsregler, vejafgifter og fragtmandslove skal kendes i de lande, de skal passere; de må kunne reparere deres vogn, idet udenlandske mekanikere ikke altid kender de danske vogne. Endvidere kræves der naturligvis i høj grad ansvarsfuldhed overfor gerningen; det er et stort ansvar, ikke alene i færdselsmæssig henseende, men også økonomisk overfor firmaet derhjemme at lodse et køretøj, der med læs kan repræsentere op til 70-80.000 kr. gennem Europa.



Denne amerikanske White årgang 1939, monteret med Bur-Wain dieselmotor og danskbygget førerhus med soveplads, repræsenterer det bedste for sin tid. Sættevognen er formentlig også dansk fra DAPA i Åbenrå. De store amerikanske lastbiler var typisk monteret med støbte artillerihjul og store forkromede navkapsler. Den dobbelte forkromede kofanger understreger bilens farver, røde skærme og undervogn med sølvfarvet karrosseri. Se iøvrigt Christian Juels artikel om Bur-Wain Autodiesel A/S 1938-48 i Bihistorisk Tidsskrift nr. 72.



Det er heller ikke nogen ringe indsats, som de pågældende eksportfirmaer præsterer. Danske vognmænd kan finde det vanskeligt nok at få forretningen til at løbe rundt her i Danmark, selv om de er nøje kendt med alle hjemlige forhold. Hvor langt vanskeligere er det da ikke at tilrettelægge en kørsel gennem flere lande, som stadig møder med nye bestemmelser og krav vedr. toldforhold, valuta, priser, love o.m.a. - ja, hvor landegrænserne viser sig at kunne skifte. (jvf. Tysklands indlemmelse af Østrig, Böhmen og Mähren i 1938, red.). I den sidste urolige tid har vognene passet deres regelmæssige ture, selv om ingen kunne vide, om en afsendt vogn overhovedet ville komme hjem igen.

Et af de førende firmaer i branchen, (N. C. Kloster, Haderslev, red.), der begyndte kørslen i 1924, men nu har 9 af de største vogntog i stadig drift, har vist mig den velvilje at lade mig følge med på nogle ture til Köln, Frankfurt a. M. og Schweiz, først som passager, senere som aktiv chauffør. Jeg har derved fået lejlighed til studier og erfaringer på første hånd, som det ellers er umuligt at få, og må jeg bringe det pågældende firma min tak, fordi det beredvilligt har ladet mig komme ind i alle forhold. Jeg skal i en følgende artikel (Veteran Tidende nr. 272, red.) søge at skildre en chaufførs tilværelse på en sådan tur, men skal foreløbig give nogle almindelige oplysninger om tyske forhold, der i denne forbindelse har særlig interesse. Lastvognskørsel inddeles efter den tyske fragtmandslov i 3 kategorier.

Güntenfernverkehr, hvorved forstås befordring af gods for andre personer udover 50 km fra hjemstedet.

Güternahverkehr, omfattende tilsvarende kørsel indefor 50 km, og

Werkverkehr, der er kørsel med gods i egen virksomhed med egne lastvogne og egne chauffører på nærmere fastsatte betingelser.

Til de to første slags kørsel kræves særlig tilladelse - Genehmigung - der



gives på mindst 8 år. Indehaverne af Genehmiger Güntenfernverkehr, der ikke må drive andet erhverv, er sammensluttede i en halvofficiel institution, Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (kaldet R.K.B.), der står under Rigstrafikministerens tilsyn. Forbundets opgaver er udformning af alt Güntenfernverkehr, indretning af godscentraler, forsikring af det transporterede gods og fastsættelse af alle tariffer for kørslen, hvilket sidste skal ske i forening med de tyske Rigsbaner og godkendes af Rigstrafikministeren.

Endelig skal forbundet overvåge lovens overholdelse blandt medlemmerne, hvilket for tariffernes vedkommende kan ske ved eftersyn af bøger over kørslen, hvis føring er obligatorisk, og andre forretningspapirer, og dels ved kørende patruljer på landevejene.

Vi blev på en af turene standset af en sådan patrulje, og man så nu bedst, hvilket hav af papirer, der hører til kørslen, og alt må chaufføren nøje kunne gøre rede for.

Straffen for overtrædelse af loven er meget betydelig, pengebøder eller fængsel indtil 3 måneder og desuden konfiskation af lastvognen. For de udenlandske lastvogne gælder lidt andre bestemmelser, mende skal dog have deres Genehmigung i orden og være medlemmer af R.K.B.

En tid havde man en ordning med Beifahrer, der gik ud på, at den ene af chaufførerne på udenlandske lastvogne skulle være tysker for at give

arbejde til tyske chauffører. Ordningen er dog atter ophævet, til dels fordi den viste sig uhensigtsmæssig derved, at der kom ganske uegnede chauffører med vognene, så danske chauffører alligevel måtte køre det meste af turen.

Et par ord må ofres på de tyske lastvogne i fjerntrafikken, der er væsentlig forskellige fra de danske. Det er rene kæmper, som man ikke kender her, alle med dieselmotorer. Bruttovægten for 3-akslede vogne er indtil 18½ tons og indtil 16½ tons for påhængsvogne, hvoraf der gerne er 2 efter hver lastvogn; bruttovægten af et tog kan således blive over 50 tons; største tilladte længde af et vogntog er 22 m. Motoren er på indtil 150 HK; man kan lige nå at lægge hånden op på køleren, når man står på tær.

Disse vogne er efter vore begreber grimme, larmende og snavsede; for tyskerne gælder kun den rene nytte-transport uden noget hensyn til bekvemmelighed eller udseende. Derfor vækker vor ganske vist meget mindre, men smarte, skinnende hvide og røde vogn beundring overalt.

Vi træffer ofte sammen med vore tyske chauffør-kolleger i de særlige landevejskroer for fjerntrafikken; man spiser ganske billigt her, men ikke særlig spændende.

En skive brød på 2 cm tykkelse uden smør (og brødet er 2 dage gammelt for at være drøjere!) og dertil en ski-

Vogntog med 100 hk Mercedes dieselmotor. Nyttelast ca. 16 tons. Alle hjul undtagen forhjulene er tvillinghjul, ialt 22 dæk, der alene repræsenterer 8-9000 kr.



Eksportbiler i 1930'erne

DKK



Oliepåfyldning under vejs. Den lange vogn kan ikke komme ind til tanken, men må spærre fortovet.

ve flæsk af samme tykkelse eller tør pølse; den virker! Er man så mere sulten, kan man få en til. Hvad man ikke kan få ned, tager man med i et stykke papir til senere fornøjelse; kaffen er surrogat og tynd. Vi nyder naturligvis ingen form for spiritus, kun sprudl eller Coca-Cola eller det ganske friske æblemost.

Når man har kørt i Tyskland, bliver man altid spurgt om, hvorledes det er at køre på Reichsautobahn. Jeg synes nu slet ikke, der kan være tvivl om, at det er herligt, og da navnlig med disse store lastvogne; kørslen lettes kolossalt, man kan holde sin hastighed ganske uafhængig af trafik, og der er ingen faresituationer. Man har ingen besværligheder med at finde vej; alle afgreninger averteres 1000 m før med kæmpemæssige skilte med refleksglas læselige på over 100 m afstand.

Netop for en af de strækninger, som vi senere skal passere mellem Karlsruhe og Bad Nauheim, ialt ca. 150 km, har tyskerne foretaget en interessant sammenligning mellem autobanen og den parallelt løbende landevej, der er udbygget for fjerntrafik og er en moderne vej. Fra Die Strasse (tysk fagblad, red.) p. 262/1937 skal jeg anføre nogle enkelte sammenlignende tal, der er regnet pr.

100 km kørsel; der kørtes med endens gennemsnitshastighed: 70 km/t.

Prøverne viste:

	Autobane - Landevej	
Antal passager gennem byer og bebyggelser	0	22
Samlet længde af randbebyggelse i km	0	38
Antal vejkryds og sideveje (tilkørsler)	8	599
Maks.hastighed i km/t	75	?
Min.hastighed i km/t	65	0
Antal hastighedsændringer	11	255
Benzinforbrug i liter	10,6	16,7
Antal bremsninger	2	306
Antal sammentrykninger af forfjeren over 40 mm	0,7	640

(Prøverne må være foretaget med en personvogn, red.)

Det er jo tydelige tal. Læg ikke mindst mærke til benzinforbruget og påvirkningerne på vognen. Chefen for bygningen af autobanerne, Dr.

Todt, (Fritz Todt, senere tysk minister, organiserede bl.a. fæstningsbyggeriet på den jyske vestkyst, red.), oplyste i et foredrag i København, at man regnede med en samlet besparelse på 30% af de almindelige driftsudgifter.

De tyske landeveje udenfor autobanerne udmærker sig navnlig fremfor de danske ved det ganske fortræffelige system af vejvisere. Man skal kun kende den næste bys navn, så er der overalt i og udenfor byerne rigeligt med vejvisere. Her er unægtelig et punkt, hvor vi i Danmark stadig er langt tilbage; man er tilbøjelig til at undervurdere betydningen hjemme, hvor man selv er godt kendt; men på ukendte steder ser man værdien. Det ville nærmest være ugørligt alene og om natten at finde vej i byerne, hvis man ikke havde disse skilte på hvert skæringspunkt, hvor der er tvivl, navnlig med et lastvognstog som vort, hvor bakning er umulig, og hvor man er fortabt hvis man kommer på afveje i små sidegader. Gennem byerne findes særligt afmærkede ring- eller samlegader for fjerntrafikken, som direkte fører til udfaldsveje; det er særdeles praktisk. Af vejviserne fremgår, om vejen er en rigsvej, hvor vejviserne, forsynede med vejens nummer, dels angiver et fjernmål dels et nærmål, begge med kilometerafstand, eller er en hovedfærdselsvej eller en for motorfærdsel uegnet vej. Denne inddeling af vejene svarer nøje til vore egne hovedveje, landeveje og biveje.

I Tyskland findes en skat på udenlandske lastvogne i form af en vejafgift, der udgør 6 Pf. pr. tons-km; det vil ses, at dette tilsyneladende ringe beløb hurtigt kan løbe op til betydelige summer for denne kørsel. Så er vi anderledes gæstfrie her i Danmark; her kan udenlandske lastvogne køre afgiftsfri i 14 dage og køre så meget de vil. De danske lastbiler betaler naturligvis også vægtskat herhjemme - dieselvogne endda dobbelt - men da de ofte kører op til 90% af deres kørsel i Tyskland, må man egentlig indrømme, at de er urimeligt hårdt beskattede.



På den længste af turene, hvor jeg var med, ville jeg også studere virkningen af de såkaldte ferietabletter (amfetamin, red.) mod træthed. Jeg fik 25 stk. på recept og måtte tage 3 i døgn; jeg tog nu kun to, en ved midnat og en midt på dagen, men jeg var faktisk forbavset over, så let jeg holdt mig vågen hele natten og tilmed følte mig ganske frisk og veloplået. Virkningen syntes utvivlsom.

Når man sådan sidder alene en hel nat, medens makkeren sover, og bare kører og kører, kunne man synes fristet til at være opgivende overfor denne tilsyneladende endeløse færd. Men mærkeligt nok; man indstiller sig let på det faktum, at nu er dette for tiden tilværelsens form, man har blot at passe sin kørsel; om denne så overhovedet har et mål eller formål, kan egentlig være ligegyldigt, man skal bare køre, og kørslen kræver også uafbrudt opmærksomhed og anspændelse; øjner man et sving eller en bakke forude, må man nøje overveje den rigtige hastighed og placering på vejen, gearskiftninger og mange andre ting, som man i almindelighed ikke tænker nærmere over ved almindelig kørsel med personvogn.

Skal jeg kort samle mine erfaringer med hensyn til forsvarligheden af disse ture, må jeg sige, at der naturligvis stilles meget store krav til chaufførerne, hvorfor kun I. classes folk bør bruges; men det synes mig meget vel muligt at drive kørslen under fuldt forsvarlige former. En forudsætning herfor må dog være, at der altid er to chauffører, som begge er fuldt udhvilede og friske inden hver tur, og at de kan få deres søvn under kørslen, hvorfor vognene altid bør være forsynede med god soveplads. Endvidere bør det være en selvfølge, at der ikke forinden kørslen og under denne nydes nogen form for spiritus af hensyn til den under



M.A.N.-dieselvogn med sættevogn. Kølemaskinen ligger i den forreste ende af kassen bagved jalousiet. Vognen holder ved den tyske grænse til tolleftersyn.

disse anstrengende ture ganske nødvendige udholdenhed.

Der kunne eventuelt træffes en ordning om, at der til turene alt efter deres længde skulle anvendes en vis minimumstid - baseret på de nu indvundne erfaringer - dels for at gøre hurtig kørsel unødvendig, dels for at sikre tid til en overnatning undervejs på særlig lange ture. Fornøden kontrol kunne let finde sted ved grænsen. Dette ville naturligvis ikke være nogen effektiv sikkerhed, da der altid kan opstå forsinkelser undervejs, som skal indhentes, men ville formentlig under almindelige forhold dog kunne virke i rigtig retning.

Efterskrift.

Den udvikling Weichel beskriver i sin artikel strækker sig over ti år, 1930'erne. I denne periode skete der en mærkbar forbedring af kørende materiel og infrastruktur i Tyskland med Autobahnudbygningen. Jeg kan forestille mig, at den drøjeste tur har været til Königsberg, der var hovedstad i det gamle Østpreussen, i dag den russiske enklave Kaliningrad. For at komme dertil måtte man gennem den polske korridor, altså gennem nabolandet Polen. Her og i den østlige del af 1930'ernes Tyskland var vejene dårligere end til de store byer i vest.

P. E. Hansen



Kølevogn midt i Vogeserne på vej til Paris med 8 tons fjerkræ i stegende sol.



Førstedagens
skønhedskonkur-
rence på plænen
foran Hotel
Fjordgården i
Ringkøbing
løkker med
mange præmier
til de køretøjer,
som dommere og
publikum
udpeger som de
flotteste.

Motorhistorisk kavalkade i sommerlandet

**Ringkøblingløbet køres i sommer
for første gang i et nyt årtusinde
- men for 32. gang siden traditi-
onen begyndte**

Af Gorm Albrechtsen

Er man interesseret i smukke, gamle ting på to, tre eller fire hjul, bør turen gå til Ringkøbing og Hvide Sande i sommer og passende tid afsættes til en spændende form for nærkontakt. For 32. gang køres det traditionsrige og prestigefyldte Ringkøblingløb i det vestjyske ferie- og sommerland, og som sædvanligt sker det i den sidste weekend i juli.

Allerede nu strømmer det ind med tilmeldinger, efter at man i januar begyndte at udsende materiale til interesserede veteranbil- og motorcykelentusiaster.

Vurderingen er, at man nok skal melde sig til de motorhistoriske veterandage i en fart, for der er run om pladserne i Ringkøblingløbet 2000. Der er tale om et veteranbilløb i klassisk forstand. Løbsledelsen ønsker at fastholde nogle af de gamle motorhistoriske dyder, og vil gøre dem meget synlige for både løbets deltagere og for publikum.

Der bliver også i år tale om hele to veterandage den 28. og 29. juli med Ringkøbing som udgangspunkt, med opmarch og frokost i Hvide Sande, aktiviteter rundt om i sommerlandet og en flot finale.

Ford T og Rolls-Royce

Ringkøblingløbet er Danmarks største og mest prestigefyldte motorhistoriske træf, og det historiske bliver understreget en ekstra gang i år med det første løb i et nyt årtusinde. Køretøjer over 25 år kan deltage, men desuden har løbsledelsen udvalgt enkelte andre historisk interessante køretøjer. De opfylder måske ikke alderskriterierne, men har gengæld betydning i motorhistorisk sammenhæng. Det kan være en af kongehusets specialbiler eller et andet tidstypisk køretøj, som kun eksisterer i et enkelt eller ganske få eksemplarer.

Man kan smile ad en Ford T og føle benovelse over en Rolls-Royce, men for mange er der også særlige erindringer knyttet til en hverdagsagtig Opel Kadett eller en gammel Folkevogn. På den måde er løbet mere end en samling museumsstykker på hjul. Det er fortid, nutid og måske en lille bid fremtid knyttet sammen i et motorhistorisk nostalgisk mønster af oplevelser.

Man kan smile ad en Ford T og føle benovelse over en Rolls-Royce, men for mange er der også særlige erindringer knyttet til en hverdagsagtig Opel Kadett eller en gammel Folkevogn. På den måde er løbet mere end en samling museumsstykker på hjul. Det er fortid, nutid og måske en lille bid fremtid knyttet sammen i et motorhistorisk nostalgisk mønster af oplevelser.

Skønhed og charme

Disse oplevelser indledes allerede på den første aktivitetsdag, fredag 28. juli, hvor der er Concours d'Origine, en skønhedskonkurrence, på plænen foran Hotel Fjordgården i Ringkøbing. Der har gennem de senere år været stigende interesse for dette arrangement, hvor flotte køretøjer holder på række, og hvor publikum i ro og mag kan gå rundt mellem biler, motorcykler og knallerter og snakke med deres ejere. Publikum kan ikke blot beundre de skinnende køretøjer, men kan også på lige fod med dommerne bedømme og stemme på sine favoritter. Er man heldig, vinder man en præmie.

Publikumsinteressen er traditionelt stor. Her ses en situation under løbets pause i Skjern i fjor:

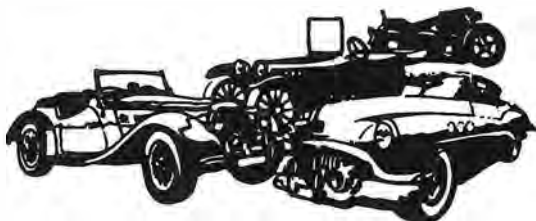
Lørdag 29. juli køres jubilæumsløbet, og traditionen tro starter de ca 165 køretøjer fra Rådhuset i Ringkøbing, hvor hvert enkelt køretøj præsenteres og kommenteres. Der venter en ca. 100 kilometer lang tur i Midt- og Vestjylland, og i år er der indlagt et længere ophold i Hvide Sande. Her er der en ny mulighed for tilskuerne til at komme tæt på de gamle køretøjer, der vil holde til parade i byen. For de ca. 350 deltagere bliver der lejlighed til en kærkommen pause med frokost.

Hjælp fra politi og hjemmeværn.

Der er ikke tale om noget væddeløb, og det er heller ikke særlig vanskeligt for deltagerne at finde rundt. Hvert hold får nemlig inden starten udleveret en rutebeskrivelse, hvor man i tekst og på kort kan se, hvor man skal køre. Undervejs i løbet er der mulighed for besøg ved egnens seværdigheder, og holdene får forskellige opgaver. I byerne og ude på ruten bistår politi og hjemmeværn med at få de gamle køretøjer og den øvrige sommertrafik til at forløbe gnidningsfrit. De fleste problemer i trafikken kan løses med et smil, og der smiler og vinkes rigtig meget, når Ringkøblingløbets felt passerer. En passende blanding af nyt og gammelt har givet det populære løb karakter. For tredje gang er en klassisk disciplin med, nemlig en særlig afdeling for de deltagere som er tidstypisk klædt på i forhold til deres køretøj, og som dyster om flotte præmier. Concours de Charme foran Rådhuset i Ringkøbing lørdag eftermiddag danner i øvrigt afslutning på veterandagene.

På gensyn den 28.-29. juli 2000





BILMESSE & Brugtmarked

For 29. gang den 4. og 5. marts 2000
i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia

Salgsmesse for biler, motorcykler, stump- og kræmmermarked. NYHED! Der udstilles en sjælden bil, som lige er fundet under hø og halm i en lade efter 35 års glemsel, og som har tilhørt en verdensberømt dansker.

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 4. og 5. marts 2000.

HUSK! Det er hos os, at køber og sælger mødes, og man kan over 2 dage finde den bil eller ting, man søger.

NB! Husk det er på bilmessen, at bilerne sælges.

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.

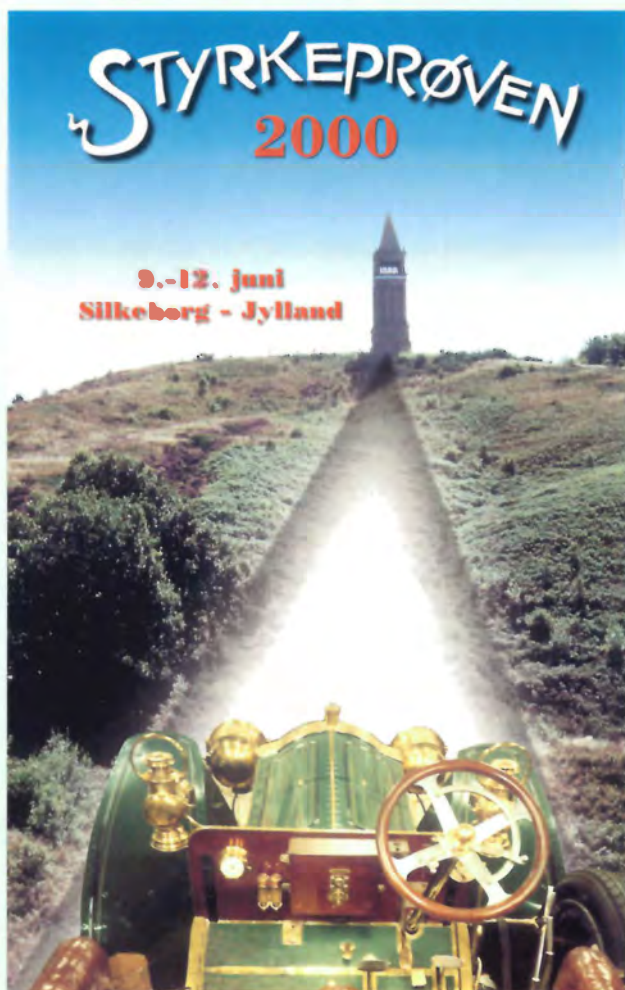


Peder Fuglsbjerg

Bråvej 11 . 8781 Stenderup
Tlf. 75 68 13 33 . 40 45 13 33

Peder Nielsen

Højsletvej 35 . 8900 Randers
Tlf. 86 41 64 64 . 40 27 64 64



Indbydelse

Styrkeprøven er som bekendt navnet på et arrangement der har det formål at øge interessen for og stimulere brugen af veteranbiler og veteranmotorcykler på nordisk basis. Specielt bør løbet stimulere til brug af de ældste kategorier. Initiativet blev taget af norske veteranbilentusiaster, og løbet bliver arrangeret på skift mellem Norge, Sverige og Danmark, det første løb blev afholdt i 1983.

Generelt kan man sige at bilen eller motorkøretøjet blev skabt og udviklet i det 20. århundrede, og styrkeprøven henvender sig til motorkøretøjer der er fremstillet i de første 25 år.

I år 2000 er det Danmark der står for løbet, der vil finde sted i pinsen fra den 9. til 12. juni i det meget smukke landskab omkring Silkeborg i Midtjylland.

Ved at deltage i Styrkeprøven 2000 er du med til at fejre begyndelsen på det 21. århundrede på den bedst tænkelige måde, nemlig ved at præsentere og køre med køretøjer fra begyndelsen på det 20. århundrede.

Teknisk kulturhistorisk er det af stor betydning at bevare de gamle køretøjer, men også at vise at de kan fungere og bruges, derfor håber vi at du har lyst til og mulighed for at deltage

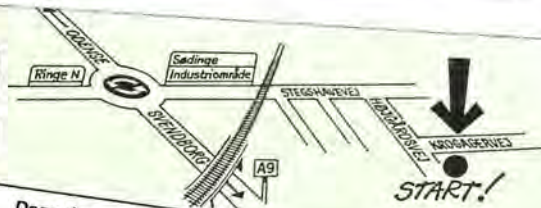
Yderligere oplysninger og tilmeldingsskema fås ved henvendelse til:

Styrkeprøven 2000
v/Poul Suhr - Grønningen 27 - DK 8700 Horsens
Tlf. 45 75657836 - Fax 45 75657846
e-mail: Poulsuhr@post.tele.dk



INVITATIONER OG ARRANGEMENTER

FIONIA LØB



Dagsplan	Lørdag	20
Uge 20	141/225	Maj 2000
08.00	Deltagelse - kost max. 50 køretøjer - fpt. 1965!	
09.00	Morgenmad hos P.E. Andreassen A/S KROGERVEJ 3 · RINGØ	
10.00	Start første runde	
11.00	Konkurrence på Shell-Servicestation HOVEDGADEN 4 · ØRBÆK	
12.00	Frokost hos HJULCENTRET LANDROVEJ 3 · NYBORG	
14.00	Kaffe og prøver hos Jens Petersen VW VV. RINGVEJ 58-60 · KERTEMINDE	
15.00	Prøve ved Europæisk Automobilmuseum FRAUGDE · KERBYVEJ 203 · ODENSE	
17.00	Ankomst til Odense Congress Center ØRBÆKVEJ 350 · VODENSE med anvistning af værelse og garage	
19.00	Festmiddag, præmieuddeling, kaffe og dans lige til midnat	

Dagsplan	Søndag	21
Uge 20	142/224	Maj 2000
09.00	Morgenbrødet og afdeling med ODENSE CONGRESS CENTER	
10.00	Start på samlet kørsel til HOLLUF GÅRD FYN'S STIFTS MUSEUM · HESTEHAVEN · ODENSE	
12.00	Farevel og tak for denne gang - med et på gensyn til FIONIA LØB i år 2002 Ole Andreassen FYN'S FUNDATION	

NB: BENYT TILMELDINGSKUPONEN HER I BLADET!

-en weekend for to pr. køretøj kr. 1190,-
(kun excl. drikkevarer)

ODENSE CONGRESS CENTER Tlf. +45 65 56 01 00 Fax +45 65 56 01 99

Odsherredløbet den 20. maj 2000

Invitation

„Grøn er vårens hæk“ - det er helt bestemt, men: „om vi kåben skal kaste væk“ - er næppe så sikkert. Et er helt sikkert, Odsherredløbet køres den 20. maj 2000. Vi glæder os til at se rigtig mange.

Tove og Ole Vium

Program:

- Kl. 9.00 - 10.00 Mødestedet er parkeringspladsen foran Dragsholm Rådhus i Fårevejle St. Der er kaffe i rådhusets kantine.
- Kl. 10.00 Løbet startes af borgmester Dede Bemberg. Der køres en tur på ca. 50 km, med indlagt pause efter 22 km.
- Kl. 13.00 Ankomst til Havnsø Hotel, hvor der er frokost.

Deltagelse:

Køretøjer over 25 år

Betaling:

Startgebyr: Kr. 50,- pr. køretøj.
 Deltagergebyr: Kr. 125,- pr. deltager for frokost + et glas fadøl eller et glas vin eller vand (børn under 12 år halv pris.)
 Beløbet medsendes i check sammen med tilmeldingen.
 Senest 1. maj 2000

Tilmeldingsfrist:



FIONIA LØBET 2000

Lordag og Søndag den 20. og 21. maj.

Navn: _____ Weekend for to kr. 1190: _____
 Adresse: _____ Barn (4-15 år) kr. 260: _____
 Postnr./By: _____
 Køretøj: _____ Check vedlagt - ialt kr.: _____
 Type./ Årgang: _____ Giro 0959332 - ialt kr.: _____

*Tilmeldingen er gyldig ved betalingen og sendes senest den 12. marts til
 Ole Andreassen, Allesøvej 15, 5270 Odense N, Tlf. 65978595.*

Tilmelding Odsherredløbet 20. maj 2000

Navn: _____ Tlf.nr: _____
 Adresse: _____
 Post nr.: _____ By: _____
 Køretøj: _____ Årgang _____
 Startgebyr: _____ 50,- kr.
 Deltagere à 125,- kr. _____ Stk. _____ kr.
 Børn under 12 år à kr. 62,50 _____ Stk. _____ kr.
 _____ ialt kr.
 Kort beskrivelse til brug for løbstarter: _____

Sendes til: Ole Vium, Holst Have 21, 4500 Nykøbing, tlf.nr.: 59914334

Brønshøjløbet søndag den 18. juni 2000

Kun for køretøjer fra før 1935

Opstilling fra kl. 9.00 på Brønshøj Torv. Morgenkaffe serveres. Kørsel ad idylliske veje ud til museet i Pederstrup. Ca. kl. 14.00 tilbagekørsel til Brønshøj Torv, hvor køretøjerne opstilles, og præmieuddeling finder sted.

Navn: _____
 Adresse: _____
 Post.nr. & by: _____ Telefonnr.: _____
 Motorcykel/bilmærke: _____
 Type: _____ Årg: _____

Tilmeldingsgebyr kr. 50, vedlagt i check eller indbetalt på museets konto, Unibank, Brønshøj Torv, reg.nr. 2120 konto 8127-996-947.

Blanketten sendes inden den 2. juni 2000 til Brønshøj Museum, Brønshøjvej 1, 2700 Brønshøj.



BRØNSHØJ MUSEUMS VETERANLØB
BRØNSHØJ TØR.V
BILER OG MOTORCYKLER FRA FØR 1935

Brønshøjløbet for køretøjer fra 1935 afholdes nu for 5. gang:
Søndag den 18. juni 2000

Tilmeldingsskema side 31

SKANDINAVISK Ford V8 TRÆF **30. juni - 2. juli 2000**

Ford V8 - Mercury - Lincoln - Lincoln Zephyr V12

Vi inviterer hermed til det årlige skandinaviske Ford V8 træf som i år afholdes i Danmark på LO-skolen, Gl. Hellebækvej 70, 3000 Helsingør

Fredag

Check in mellem kl. 16.00-18.00
Middag kl. 18.00

Lørdag

Efter morgenmad kører vi en tur i vores V8'ere med frokost på turen. Eftermiddagskaffe på LO-skolen. Mulighed for socialt samvær inden festmiddag med præmieuddeling og dans.



Søndag

Efter morgenmad checker vi ud og takker for denne gang.

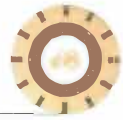
Vi glæder os til at se jer.

Pris i danske kroner 1.500 pr. person i dobbeltværelse og kr. 1.700 pr. person i enkeltværelse. Alle værelser er incl. bad og toilet.

I prisen er inkluderet 2 x morgenbuffet, 1 gang frokost/lunch, 2 x middag og fri kaffe.

Yderligere information hos Kim Høier, tlf. +45 56 14 01 66, mail: smedebo@mail.tele.dk. eller Birger Blakø, tlf. +45 32 94 93 97, mail: blakoe@dk.pakardbel.org.

Tilmelding side 33



Esbjerg Veteranløb 6. maj 2000

Esbjerg Veteranløb 2000 for biler og motorcykler har Vestjydsk Motorveteran Klub som arrangør, men vi indbyder hermed også medlemmer af andre veteranklubber til at deltage i løbet.

Deltagerne i veteranløbet vil få et periferisk kendskab til alle de spændende tilbud, Esbjerg og Sydvestjylland har at byde den besøgende, men løbet vil vise en del af den af den skønne vestjyske natur øst og syd for Esbjerg. Under løbet vil man kunne nyde de mange skønne panoramaer, der passerer. De store vidder i marsk området ved Vadehavet eller i Bakkeområdet, de smukke snoede åløb, de smukke gamle kirker og ikke mindst det rige fugle og dyreliv.

Vestjydsk Motorveteran Klub indbyder til en oplevelsesrig dag, der i forbindelse med de mange dejlige veterankøretøjer og selve løbet kan blive meget lærerig for deltagerne.

Løbsledelsen bestræber sig på at få en rimelig kvalitet på løbet, hvilket bl.a. har medført, at der er sat **begrænsning på max. 100 deltagende køretøjer**, så hurtig tilmelding vil sikre din deltagelse.

Vi håber, den lille information har virket som appetitvækker, og dermed har fanget din interesse for løbet. Har den det, ser vi frem til, at du møder op med godt humør til et program, der ser sådan ud:

Kl. 10.00-10.30	Løbet startes
Kl. 10.30-13.00	Løbets første del afvikles.
Kl. 13.00-14.00	Spisning.
Kl. 14.00-15.30	Løbets anden del afvikles.
Kl. 15.30-16.00	Afslutning med præmieoverrækkelse.

Betaling: 150 kr. pr. køretøj (incl. fører), 75 kr. pr. voksen ledsager og 40 kr. pr. ledsager under 12 år. Beløbet sendes i check sammen med tilmelding til Harry Ørsted, Golfvej 56, 6715 Esbjerg N.

Information: Yderligere information om løbet kan fåes ved henvendelse til Bakken Hansen, tlf. 75279405, eller Harry Ørsted, tlf. 75127776, eller Aksel Vilhelmsen, tlf. 75131965.

Tilmelding Esbjerg Veteranløb

Føreren af køretøjet: Efternavn: _____ Fornavn: _____

Adresse: _____ Postnr. og by: _____

Tlf: _____ Mobil: _____ Fax: _____ e-mail _____

Køretøjets: Bedes afkrydset: Art: Personbil: _____ Varebil/bus: _____ Lastbil: _____ Motorcykel solo: _____ m/sidevogn _____

Kabinescooter: _____ Andet: _____

Mærke: _____ Type: _____ Motorstørrelse liter/ccm: _____ Årgang: _____

Betaling: Pris pr. køretøj incl. fører:-----kr. 150,00

Ekstra voksne: Antal _____ à 75 kr.-----kr.

Børn under 12 år: Antal _____ à 40 kr.-----kr.

Beløb i alt-----kr.

Tilmelding senest den 3. april 2000 til Harry Ørsted, Golfvej 56, 6715 Esbjerg N.

Skandinavisk Ford V8 træf 30. juni - 2. juli 2000

Navn: _____ Antal pers.: _____

Adresse: _____ Telefon: _____

By: _____ Postnr. _____

Land: _____

Bilmodel: _____ Årgang: _____

Tilmelding til Kim Høier, Solrødbyvej 38, DK-2680 Solrød.

Betaling i danske kroner senest den 1. april 2000 på check til Kim Høier evt. på postgiro, Mailer Club. Kokholm Nørrevænget 7, DK-3500 Værløse, postgiro nr. 592-1376.



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967, rød, skal synes, ej helt komplet. Sjælden model. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Volvo 142 år 1968, grøn, 1 ejer, ej brugt om vinteren, km 153.000, nysynet, meget velholdt, pris kr. 35.000. Ole Bjørn, tlf. 45820722/33913319.

Ford A årg. 1929, synet 99. Pris kr. 85.000. **Ford T årg. 1926**, urest., adskilt., pris kr. 19.000.

Renault NN, årg 1925, synet 99, pris kr. 131.000. Søren Sørensen, tlf. 74673038.

Volvo Amazon B16 Sport 1960, rød/hvidt tag. En utrolig velbevaret bil som kun har kørt 57.000 km. Absolut 0 rust. Sorte NA nr. plader. Ole Callesen, tlf. 74561611.

Morris Minor 1000, 1962, mørkeblå, sælges billigt. Clemmensens, tlf. 32520306.

Citroën B 11 Sport, 1954, i perfekt stand og meget velkørende. Synet og indregistreret på veteranordningen.

Citroën ID19, 1958, og Citroën 2CV AZU varevogn begge kompl. originale og uden rust. Uklargjorte og uden afgift.

Morris 1000, 1968, renov. motor, nye bremses, nyere midtertravers og langsgående vange. Rust i døre, skal synes.

Fordson Major diesel med Brønderslev svinglæsser med hyd. udtag til brændeflækker. Niels V. Skovgaard Olsen, tlf. 56663535.

Volvo Amazon 1962, komplet men urestaureret.

Ford Escort Mk II 1300, 1977, komplet men urest. Henv. tlf. 65981909/28114828.

Ford Escort Mk I til hist. race, lidt rust i bagskærme ellers ok, kan køre og afh., kr. 3.000. **Ferrari 308 GT 4, 1974**, 56.000 km, som ny, concours stand. Rød, airc., el, læder, særlig billig, kr. 170.000, afgift ca. 125.000. Henv. tlf. 33240171.

Triumph Spitfire Mk III, 1969, Hvid rest til nyvognsstand. 100% orig., Concoursvinder, pris kr. 95.000. Morten Petersen, tlf. 86216668.

Opel Rekord P2, 1963, org. lak og indtræk. ingen rust, sorte plader. en ejer, km 98.000, synet uden bemærkninger d. 23.6.98, kr. 45.500.

Grethe Christensen, tlf. 65951506.

Opel Super Six Cabriolet, 1939, urest. Evt. bytte med nyere bil.

Opel P6 4-dørs, 1931, urest. Henv. tlf. 75132852, fax. 75133052.

Citroën Kløverblad årg. 1925, 3-pers. cabriolet. Køb nu og deltag i Styrkeprøven år 2000. Henv. tlf. 75132852, fax. 75133052.

Ford T open drive landaulette 1915. Åben i siderne fortil og med kaleche til passagererne bagtil. Meget spændende og sjældent karrosseri, som er særdeles velegnet til bryllupskørsel etc. Bilen er i fin original stand, ældre restaurering, højrestyret. Pris kr. 110.000.

Riley Nine Brooklands 1929 „Look-a-like“. Flot 2-sædet special racer med boattail og cykelskærme. Importeret fra Australien, hvor

den har tilhørt samme familie i 40 år. Fin stand. Pris uden afgift kr. 195.000. Henv. tlf. 38792794, fax. 38792796.

Audi 80 coupé GT SE årg. 1982, kun 135.000 km, nysynet, kører godt, rimeligt pæn. Pris kr. 12.500 + afgift, evt. bytte. Mogens Jensen, tlf. aften 65315057, arb. 66114201.

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

Triumph Spitfire MkII, årg. 1966. Royalblue, total frame-off restaurering, kørt 13.000 siden. Concours-stand. Skal ses og prøves. 100% original, synet, pris kr. 65.000. Henv. tlf. 22211757.

Citroën 11B traction avant, årg. 1953. Kørt hjem fra Sydfrankrig. Restaureret, i meget fin stand, kører perfekt, kr. 78.000. Ib E. Jensen, tlf. 22507714.

Morris Minor 1000, årg. 1970. Mørkegrøn. Originalt 36.584 km fra ny. Meget velholdt. Leverages evt. nysynet i købers navn. Prisinde kr. 35.000. Niels, tlf. 48362266.

Morris 8 serie II Tourer 1938. Flemming Spangbo, tlf. 98157166.

Morris Minor 1000 Super årg. 1966. Rustfri, velholdt. Kr. 12.000. U. Askgaard, tlf. 39670018.

Fiat 1200 cabriolet 1960, original og komplet, men skal restaureres, sælges grundet andet projekt, dansk bil. Kr. 30.000. Henrik Jacobsen, tlf. 39690040.

Daimler Light 20 1936. Flot model. Træ, plade og maling er lavet samt ny læderstue. Vognen skal mont. Der mangler krom, loft og måtter. Pris kr. 80.000, kan betales over 2 år.

R.R. 25/30 4 1/4 ltr., 1937 med klapsæder. Undervogn færdigrenoveret. Rest skal laves. godt karrosseri (alu), pris kr. 80.000, kan betales over 3 år. Otto Krogh, tlf. 59186500.

M.G. B GT V8 1973. Original, potent 3,5 ltr.. klassiker, flot stand, synet og indregistreret.

M.G. A 1500 coupé 1957. Sælden model, restaurering påbegyndt (karrosseri).

M.G. TF Midget 1953. Rød, urestaureret klassiker, komplet.

M.G. M type Midget 1930. Meget sjælden model. Restaurering påbegyndt (motor + chassis + nyt træskelet) + evt. ekstra reservedelsvogn.

Jørgen Hansen, tlf. 97116223/97222022 (dag).

Fiat 500 årg. 1969. Rød med hvidt indtræk, velholdt, synet dec. 1999. Prisinde kr. 28.500. Sørensen, tlf. 97162205.

Hillmann Super Minx MkII 1962, med papirer, kan afhentes til restaurering eller reservedele. fl.jensen-reckeweg@post10.tele.dk

Jaguar Mk IX, 1959. Meget velholdt og flot, i original stand, 2-farvet blå, indreg., kr. 155.000.

Buick Super 8, 1948. USA policecar, farve sorte & hvid med sirene og rød blink på tag. i god stand, synet/indreg., kr. 90.000. F. Rasmussen, tlf. 86922195, fax. 86921612.

Jaguar XK 120 FHC 1953. Komplet og original. All matching numbers. Jaguar Daimler Heritage Certificate. Kr. 225.000 + afgift ca. kr. 16.000.

Claus Frausing, tlf. 44538700.

DKW 3=6 coupé de luxe 1959. **DKW 3=6 Universal (st.car) 1959**. Begge skal renoveres, er dog komplette og i original stand. En del reservedele medfølger, evt. bytte med Lancia fra før 1973. Pris kr. 10.000 samlet. Bjørn Drejer, tlf. 64781899.

La Salle 1934, 8 cyl. rækkemotor, 4-dørs sedan med orig. soltag samt kuffert. 2 ejere fra ny, afmeldt jan. 1965, er komplet, men skal restaureres, Body nr. 14.

Cadillac 1940, V8, 4-dørs sedan, 3 ejere fra ny. Afmeldt 1967, er komplet, men skal restaureres. Henv. tlf. 62624520.

Packard 120 CD Touring coupé (2-dørs sedan) 1937, 8 cyl. række, 4,7 ltr., 120 hk. Skal restaureres, ikke rusten, kan køre. Nye dele forkr. 20.000 medfølger, evt. bytte bil/mc før 1940. Kr. 52.500.

Ford Anglia 101E 1958. Brugt kr. 50.000 på restaurering i 97/98. Hvid, rødt/hvidt interiør. Røde fælge m. w.w.dæk, rustfri, prof. lak, flot ude og inde også motorrum, total rep. af motor. Flg. er nyt: bremses/rør, udstødning, starter, generator, støddæmpere, gummiilister m.m. Holder syn til år 2006, km 2.000 efter rest., evt. bytte/delbytte m. bil/mc før 1940, kr. 38.500.

Fiat 850 Special 1969. 1 ejer, km 61.000 fra ny, rigtig flot og velkørende, flot blå lak, krom, indvendig som ny, brunt læderlook indtr., brunt trætr. Nysynet, evt. bytte/delbytte bil/mc før 1940, kr. 26.500.

Mercedes 170S cabriolet A (2-pers.) 1950. Adskilt og under restaurering, 830 produce-ret, flg. er rest: chassis blæst/malet, motor/gearkasse rep. og ilagt, karrasse blæst rep. grundmalet, nyt træ, alle pladedele blæst/grundmalet, 5 nymalede fælge m. nye w.w.dæk, meste krom lavet, flot brunt træ i kabine. Becker rørradio rest., nyt ledningsnet m.m., originalt brunt læder. Evt. bytte m. f.eks. åben Riley/Lagonda/Aston Martin/Alvis/Rover/Invicta/ fra 29-39. Kr. 300.000.

Morris 1000 „Bindingsværk“ 1967. Rimelig stand, lysblå, lysblåt interiør, rimeligt træ. Kr. 6.000.

Robert Lindvig, tlf. 65934193.

Wolseley 300 1964, synet og reg., kr. 53.500.

Ferrari 308 GTB 1977, USA bil uden afgift, meget flot eksemplar, kører som en raket, kr. 245.000.

Fiat 1400 Venezia 1957, synet og reg., kr. 49.500.

Austin 7 1932, reg. i købers navn, kr. 65.500.

Chevrolet 1928 reg. i købers navn, kr. 97.500.

N.S.U. Prinz 1960, klar til syn, kr. 16.500.

Buick 1924, projekt med ny karros, kr. 43.500.

Fiat x-1/9 1981 synet og reg., kr. 65.500.

M.B. 280 SEL 1979 skal synes, kr. 28.500.

Ovenstående køretøjer samt masser af reservedele til gamle GM biler sælges eller byttes med fast ejendom eller restaurerede veteran mc'ere.

Teddy Jensen, tlf. 75667355

Hav tålmodighed med tlf.svarer.

Opel Blitz 1957. Åbent lad med sidefjæle. Indreg. på gule emaljplader. Til lille kørekort, kr. 15.000.

Bjarne Schmidt, tlf. 44950440.

Opel Rekord 1955, blå, kun 43.000 km., ingen rust. er som ny indv., sælges for højeste acc. bud.

Morris Mascot 1000 pick-up med ruf og presenning, rimelig stand, uden papirer, sælges for højeste acc. bud.

S.K. Olesen, tlf. 75650428.



KØB - SALG - BYTTE



Biler købes

Chevrolet 1949-1953 i god stand købes. Forrettrækker powerglide + urest. original bil. Frederik Ravn-Larsen, tlf. 32501237.

Ford 32 til restaurering købes. Henv. tlf. 48483738/40183738.

Dele til biler sælges

Cadillac 1961, 4-dørs, hardtop, kompl.
Cadillac 1962, 4-dørs hardtop, næsten komplet.
Rødt læderindtræk, begge DK vogne, bud!!
Henv. tlf. 62624520.

Dodge-Plymouth 1932-38, motorpaknings-sæt, toppakninger til 6-cyl. motor.
Henv. tlf. 97722229, efter kl. 20.00.

Peugeot 404, gode forskærme/døre for- og bagklap.

Rover 100 P4, 1 sæt forskærme/for- og bagklap.
Robert Lindvig, tlf. 65934193.

Morris Minor, kølerhjul uden rust, pris-ide kr. 250.
Niels, tlf. 48362266.

Ford/Simca Vedette V8, nyt komplet paknings-sæt.
Niels, V. Skovgaard, tlf. 56663535.

Chevrolet fra 20'erne motor u/stempler - m. krumptap-knastaksel-takthjul, samlet pris kr. 1.000.

Opel Manta A 2 v. forskærme 1 helt fejlfri, kr. 500, 1 lidt def. kr. 350.

Morris 1000 foreste kofanger m/stenplade, kølerhjul, kr. 600.
Trekant til tag på lastbil fra 30'erne, fin stand, kr. 1.000.

Chevrolet/Ford masser af dele, forhør nærmere.
Henv. tlf. 75132852, fax. 75133052.

Ford Escort Mk I til hist. race. Bur, stol, brand, seler, h. tandst. etc. etc. fra kr. 400.

Mercedes 280 SL, model 113 (pagode), komplet orig. mættesæt, mørkeblåt, pris kr. 600.
Henv. tlf. 40564950/86924950.

M.G. B 1 stk. gearkasse, 3-synkron og 1 stk. gearkasse 4-synkron. Pris kr. 850 pr. stk.
Preben T. Andersen, tlf. 65958601.

Holley Street Dominator indsgul til 400', 42', 455'. kr. 900. Original 425' 2-portet indsgul med karburator og luftfilter kr. 1.200. Knast og løftere til 425' kr. 900, m.m.
Henv. tlf. 49144646/20459166.

Volvo-Saab reservedele nye og brugte til de gamle og op til 1986. Fejlfri gearkasser til Volvo-Saab næsten alle slags. Ring og hør nærmere.

Chevrolet 1933, v. forskærme, fin stand, kr. 1.200.

Peugeot gearkasse 202, perfekt stand, kr. 1.000.

Frontruder, bagruder, sideruder, lygteglas, nye og brugte til **klassiske biler og veteran**.
Henv. tlf. 57527377/21275977.

Austin Seven dele.

Henv. Gert C. Rasmussen, tlf. 54871838, e-mail: gertchr@mail.tele.dk

2 store **Bosch** forlygter fra Klökner brandbil

ca. 1940 er som nye, kr. 1.200.

Ford T bagtøj med bagakslar minus spidshjul sælges for højeste acc. bud. + m.m.
S.K. Olesen, tlf. 75650428.

1 **Toyo** dæk str. 5.90x15, i orig. papirindpakning, kr. 200.

Til **Vauxhall Viva 11B**: 1 ny udstødning komplet, kr. 500 eller h.b.

Til **Simca 1100**: 1 sæt baghjulsløjer kr. 75, nye termostater à kr. 50, udst. mont. sæt à kr. 25.

Til **Simca 1301/1501**: 1 forr. udst.rør, kr. 100, 2 luftfiltere à kr. 50, 2 nye 82° termostater à kr. 50.

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

Til **Opel Rekord C før 1970**: 1 venstre bagkofangerdel, kr. 250, 2 sideplader for baghjul à kr. 60.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119

Dele til biler købes

Ford A 1930/1 forskærme, skorter og lad til USA pick-up.

Ford/Simca Vedette V8, indsugningsmanifold, tagrendelister og motorhjulm-embler.
Niels, V. Skovgaard, tlf. 56663535.

Ford AA 1930-31. Jeg søger et par rimelige forskærme (de er ens til A og AA). Det er værre med bagskærme, men jeg kan bruge 3 almindelige og gerne dårlige, da det mest er kanterne jeg skal bruge. Et rimeligt kølerlegeme, forskellen er at der er fire rækker rør i AA-køleren, men kun 3 i A-køleren.
Henv. tlf. efter 18.00 48481378 eller mail: ihe@sks.dk<mailto:ihe@sks.dk>

Ford A årg. 1929, fælg ønskes, evt. bytte m. årg. 30.

Honda 350 årg. 70, svinghjul (incl. medbringer for selvstarter).
Henv. tlf. 74490570.

mc'ere sælges

T.W.N. i fin stand med papirer, men motor adskilt sælges for højeste acc. bud.
S.K. Olesen, tlf. 75650428.

Nimbus m/Bender sidevogn, synet, sorte plader. Pris kr. 47.000.
Søren Sørensen, tlf. 74673038.

Norton Big Four 1953, 600ccm en cyl., original, samme stel/motor nr., motor renov., kører godt, starter altid, enkelte reservedele medfølger, pris kr. 25.000.
Kasper Sorgenfri, tlf. 21465638.

Honda CB 72/77, 2-3 adskilte motorecykler, den tidligste fra 62. Masser af gode dele (UK-cyklar). Pris kan diskuteres.
Henv. tlf. 45931343.

DKW RT 125/2 1953, synet og indreg., god orig. stand, kører godt, evt. bytte m/Lancia fra før 73. Pris kr. 8.500.

Ural IMZ 650 1992, Russer BMW 1943, nysynet har været indreg., kørt 4.000 km fra ny, m/sidevogn, skæg gammel/ny mc. Pris kr. 19.500.
Bjørn Drejer, tlf. 64781899.

Vespa 150 1963, kører fint, skal synes, kr. 5.500.
Henv. tlf. 75132852, fax. 75133052.

Dele til MC sælges

NSU Konsul 500 cc. Mange dele sælges eller byttes. Henv. tlf. 47177113.

1. le til MC købes

NSU konsol 500 cc 1953. Værktøjskasse, sadel, lygte, kontakter, relæ, ledningsnet, kabler, pakninger, p&p anvisninger.
Egon S. Jensen, tlf. 47177113.

Diverse sælges

Autotrailer, totalvægt 1.300 kg, egenvægt 370 kg. Kun 6 mdr. gammel, har kørt 1.800 km. Kr. 17.900.
Ib E. Jensen, tlf. 22507714.

Campingvogn, Europa 1967, 3 farvet aluminiumskarroseri, 2-personers, synet 1990, ny aptering 1995-96, nyt fortelt, nye dæk, tidstypisk campingudstyr (tallerkner, kopper, bord, stole), medfølger, alt i god stand. Pris-ide kr. 2.500, incl. nummerplade.
Frederik Ravn-Larsen, tlf. 32501237.

Stort **emaljeskilt** form som benzintank, der står DDP.A.S Tankanket ca. 1920, sælges for højeste acc. bud.
S.K. Olesen, tlf. 75650428.

Div. værktøj: alt i rivaler som nye, div. af-trækkere til veteran, forskellige zinksmedet skruestik, Gl. håndværktøj.
Henv. tlf. 57527377/21275977.

Reservehjul overtræk, Pontiac 1926, 2 stk. med indianerhoved påmalet, originale.
Henv. tlf. 62624520.

Diverse købes

Hjælp søges til anvisning af montering af 2 bagruder på min **Adler Triumph Junior 1938**.
Herluf Rasmussen, tlf/Fax 75676211.

Solex dele til årg. 1948-52, evt. hel knal-tert.
Gert C. Rasmussen, tlf. 54871838, e-mail: gertchr@mail.tele.dk

Automobilia sælges

Fordson traktor 1927 instruktionsbog.
International 1931 brochurer (kopi).
Ingvar, tlf. 65361023.

Instruktionsbøger:

Ford 4 cyl. Cars & Trucks 1932. Junior Y 1933. Junior „Anglia“ 1939. Anglia 1953, Anglia og Prefect 1958. Taurus 17M. Transit 1971. U.S. Ford V8 1950, V8 1953, Lincoln 1958. Falcon 1960. Pinto 1973. Cadillac 1954, 57, 53, 59, 61, 62, 63, 68, 77, 79 & 80, Oldsmobile 1934 F & L. Pontiac 1939, Opel Olympia 1958. Opel varevogn 1960. Toyota Crown 1974. Fiat 127.
Værkstedshåndbøger:

Cadillac 1940, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 65, 69, 73, US Ford 1960, 61, 73 (5 bøger). Falcon 61. Ford chassis parts and accessories cat. 1949-54, personbiler, Falcon chassis parts and accessories cat. 1955-57 personbiler og Thunderbird. AMC body 1958. Vauxhall mod. E & Bedford mod C.A. U.S. Ford service specifikation 1960. Alt originalt
Henv. tlf. 62624520

Automobilia købes

Bilhistorisk Tidsskrift til og med nr. 30 og nr. 32, nr. 36 samt nr. 55.
Gert C. Rasmussen, tlf. 54871838, e-mail: gertchr@mail.tele.dk

Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 2000.
Ingen præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1965

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 1966 - 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.

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

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



Veteran
Forsikrings-
klubben