

VETERAN TIDENDE




Nummer 294 - december 2000 - 30. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



| Dansk Veteranbil Klub | Forsikringsforhold | Mødesteder | Veteran Tidende |
|---|---|---|--|
| <p>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorte Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgn: 4914 1114 Giro: 600-4253 Telefontid kl. 10-13 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p> | <p>Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p> | <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p> | <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4500</p> |
| | <p>Registre</p> | <p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198 eller Hans Henrik Havsted, 4640 0017</p> | <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> |
| <p>Bestyrelsen</p> | <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> | <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> | <p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> |
| <p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p> | <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</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>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p> | <p>Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> |
| <p>Næstformand Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 74459450</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>Ford T: Jon Friis Wandall 63907040</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p> | <p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p> | <p>I redaktionen desuden: E.W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p> |
| <p>Sekretær, registre og sektioner Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p> | | <p>Midt-Vest: Se klubaktiviteter</p> | <p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 20. for læserbrev og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprojektere.</p> |
| <p>Kasserer Frits Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrölich@vip.cybercity.dk</p> | | <p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> | <p>Announcepriser:</p> |
| <p>Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Saksøbing - 5470 0358</p> | | <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p> | <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,-</p> |
| <p>René Dalager Nyborgvej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p> | | <p>Bibliotek</p> <p>Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p> | |
| <p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> | | <p>Forsikring</p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> | |
| <p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p> | | <p>Revision</p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p> | <p>Lay-out, sats og tryk</p> |
| <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen</p> | | | <p> ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> |
| <p>Fyn René Dalager</p> | | | |
| <p>Jylland Frits B. Johansen</p> | | | |

Forsiden: Citroën T23 1952

Foto: Hans Pedersen

Næste Veteran Tidende udkommer uge 2 2001

Indhold

| | | | |
|-----------------------------------|----|------------------------------------|----|
| Møder, løb og arrangementer | 3 | Månedens køretøj | 14 |
| Fra bestyrelsen | 4 | Skandinavisk Ford V8 træf | 17 |
| Registre og sektioner | 5 | Torino og retur | 18 |
| Klubaktiviteter | 6 | Poul Suhr, Amager | 22 |
| Bogannmeldelser | 8 | Om danske vogne uden papirer | 24 |
| Ikea-løbene | 9 | Danmarks Radio i 75 år | 26 |
| Erhvervskøretøjer | 10 | Konkurrencen | 32 |
| Fra London til Istanbul | 12 | FIVA | 33 |
| | | Køb/salg | 33 |



MØDEKALENDER

Januar

2. 19.30 Ristrup. Klubmøde. Video om Herregårdsløbet.
 4. 19.30 Nivå. Denni Nielsen taler om bilradioer.
 8. 19.00 Vesterhede. Video.
 11. 19.30 Rødekre. Jørgen Lind fortæller om Fanø-løbene.
 11. Børkop. Klubmøde.
 13. 14.00 Ristrup. Biblioteksdag.
 16. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
 18. Spjald. Klubmøde.
 18. 19.30 København-Nordsjælland. Virksomhedsbesøg hos Henning Andersen.
 Tilmelding på klubkontoret.
 23. Klippinge. Forsinket julefrokost. Nærmere i januar-nummeret.
 30. 19.30 Egeskov. Filmaften.

Februar

1. 19.30 Nivå. Affugtning af garager.
 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
 8. 19.30 Rødekre. Bilens Historie.
 8. Børkop. Klubmøde.
 15. Spjald. Klubmøde.
 17. 14.00 Ristrup. Biblioteksmøde.
 20. 19.00 Kværkeby. Arne Babré viser rejsebilleder.
 27. 19.30 Egeskov. Planlægning.

Marts

- 19.30 Ristrup. Klubmøde.
 6. 19.30 Nivå. Klubmøde.
 15. Spjald. Klubmøde.

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Januar

25. 19.00 Morris-møde hos Tina og Mads Bengtsson, Tranegilde Bygade 4 2635 Ishøj.
 Tilmelding senest 22. jan. på tel. 4353 6566. Se særskilt notits om mødets indhold.

Februar

22. 19.00 Morris-møde hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8 3400 Hillerød.
 Tilmelding senest 19. feb. På tel. 4824 0123.

Marts

29. 19.00 Morris-møde hos Tommy Mørck, Skovringen 25 3550 Slangerup.
 Tilmelding senest 26. mar. på tel. 4818 1813.

Juni

10. Brønshøj-løb. For køretøjer før 1935.
 16. Vitus Bering Løbet, Horsens. Arr. Ninna og Poul Suhr, tel. 7565 7836.

August

18. Arresø Løbet 2001, for biler og motorcykler før 1976.
 Info Arne E. Pedersen, tel 4772 4187.

UDLAND

11. – 14. juli 2002 Commemoration "Circuit des Ardennes" – til erindring om det store landevejsløb, der blev kørt 1902 til 1907. Belgierne hævder at det var det første landevejsløb, det er noget sludder. Man håber at opspore nogle af de originale deltagende vogne, eller nogle identiske. Der startede i 1902 48 biler, 2 motorcykler og 11 motorcykler, og vinder blev briter Charles Jarrott på Panhard. Der bliver dog også forskellige andre klasser for biler og motorcykler op til 1977 – med start og mål som dengang i Bastogne, men nu IKKE som et hastighedsløb. To tredjedele af det oprindelige vejnet er der endnu, den sidste tredjedel køres ad en vej parallel med den originale, gennem den smukke Anlierskov. Banens samlede længde er 85 km, og der blev i 1902 kørt 6 omgange. Arrangørerne er Den Kongelige Belgiske Automobilklubs historiske sektion, Den Kongelige Belgiske Veteranbil Klub og Belgiens Historiske Køretøjsklub. Nærmere oplysning hos førstnævnte c/o J. Deneef, Rue de l'Aurore 1A, Dageraadstraat B 1000 Bruxelles.

Indbydelsen er tilgået os via Danmarks Tekniske Museum.

**Fra bestyrelsesmødet den 11/11-2000 i Odense.**

Heldagsmødet på Hotel Plaza i Odense begyndte kl. 10.00. Alle med undtagelse af René Dalager deltog. René har været sygdomsramt, men er nu i bedring. Han har efterfølgende konfirmeret beslutningerne. Endvidere deltog klubsekretær Dorthe Thies.

På baggrund af et tilfredsstillende regnskab og budget som holder, samt den på Nivå reducerede husleje besluttedes det at nedsætte kontingentet fra 2001 fra kr. 390.- til 380.-.

Vi har fra vor repræsentant i Veteranforsikringsklubben, Jørgen Behrendt, modtaget opgørelse over DVK's andel af overskuddet fra 1999. Dette udviste kr. 155.646.-. Vi er i dag 4200 medlemmer i DVK.

Kassereren udarbejder oplæg til investering af vor formue i investeringsbeviser med kr. 600.000.- i aktier over 5 år og med kr. 500.000.- i obligationer over 3 år. Sikkerhed prioriteres fremfor afkast. I øjeblikket står beløbet på en aftalekonto.

Med den stadige tilgang af nye medlemmer stiger arbejdsbyrden på kontoret. Klubsekretæren er i dag ansat med 31 timer ugentlig.

For at afhjælpe dette forøges arbejdstiden pr. 01.01.01 til 34 timer, for fortsat at kunne yde medlemmerne en tilfredsstillende service.

Steffen Frølich vil udarbejde oplæg til en leverandør- og håndværkerliste som skal bringes i bladet. Tanken er at man let skal kunne orientere sig om, hvor der kan hentes bistand til det kære køretøj.

Vore mødestedsansvarlige udenfor bestyrelsen yder også en stor og prisværdig indsats, som de hidtil i vidt omfang selv har finansieret. Fra 01.01.01 vil de modtage en refusion af telefonudgifter m.m.

Klubstedet Nivågaard, som rummer entre, toilet, mødelokale, køkken, læsesal, bibliotek og kontor, har med en månedlig leje på kr. 12.303.- været klubbens dyreste.

En nabolejer på Nivågaard manglede imidlertid kantinefaciliteter ved frokosttid, hvorfor man er nået frem til følgende model:

Vort hidtidige lejemål er blevet delt, således at vi fremover lejer læsesal, bibliotek og kontor og nabolejeren lejer køkken, entre, toilet og mødelokale og vi bidrager til at sætte disse istand.

Vi vil som hidtil kunne benytte de fralejede lokaler, og mødelokalet vil som nu fremstå i "DVK stil". Alt nøje præciseret i lejekontrakterne. Skulle nabolejeren ønske at opgive

lejemålet, kan vi genindtræde, som i den hidtidige kontrakt. Altså ingen synlige og praktiske ændringer, udover huslejen - som nu er kr. 5.575.- pr. måned.

Løbstilskud er hidtil ydet med kr. 1.000.- til en-dags arrangementer og til fler-dagsarrangementer efter vurdering. Dette ændres til kr. 2.000.- og max. kr. 10.000.-, dog efter bestyrelsens vurdering.

De nøjagtige regler for løbstilskud vil blive bragt i et senere nummer.

Klubbens 50-års jubilæum den 2. november 2004 ønskes markeret bl.a. med en bogudgivelse om klubbens og motorkøretøjernes historie. Steffen Jørgensen arbejder med skribenter og udgivere.

En liste udarbejdes over dubletter af gamle motorblade og sendes til klubstedernes biblioteker.

Frits B. Johansen og hustru arrangerede klubstand 21. og 22. oktober på Fredericiamessen.

Den var velbesøgt, og de kunne byde 10 nye medlemmer velkommen.

Næste bestyrelsesmøde er aftalt til 14.02.01. Ønskes emner behandlet - lad mig det vide senest primo februar.

For referatet
Jørgen Ulrik Stets

MORRIS REGISTER DANMARK

Det er kommet mig for øre at der er flere medlemmer som har givet udtryk for deres bekymring angående den manglende sammenhæng mellem klubbens kontingent og aktivitetsniveauet. Disse alvorlige anklager kan jeg som præsident selvfølgelig ikke sidde overhørig og stiller hermed mit mandat til valg.

Jeg indkalder derfor til generalforsamling ved det næste Morris-møde hos Tina og Mads Bengtson, Tranegilde Bygade 4, torsdag den 25. januar 2001 klokken 19.00.

Eventuelle modkandidater bedes tilkendegive deres kandidatur hos den nuværende præsident Willibald Farbmacher.

Dagsorden:

- Aktivitetsniveau
- Kontingent
- Valg af præsident
- Eventuelt



God jul og godt nytår
til alle Morris-medlemmer
ønskes af Willibald Farbmacher



FORD T KLUBBEN/FORD T SEKTIONEN

Efter at have læst Peter Løvstrøm Sørensens visioner i november-nummeret af VT føler jeg at det er på tide at få aflivet nogle af de myter, der er opstået omkring Ford T Klubben/Sektionen.

Selv om Peters visioner mistænkeligt ligner begyndelsen til en valgkampagne, er jeg enig med ham langt hen ad vejen. Der bør i DVK være plads til ny måder at gøre tingene på, klubber i klubben osv. Jeg er derimod ikke enig med Peter i at DVK har mistet Ford T Sektionen. Den har udviklet sig fra at være et navn på side 2 i Veteran Tidende til at være en aktiv sektion med en arbejdsgruppe og bestyrelse, der arrangerer løb, træf, udstillinger og andre arrangementer, eget blad osv.

DVK's vedtægter kunne desværre ikke rumme en sådan konstruktion (det arbejdes der vist nok på at få ændret) og vi var derfor nødt til enten at stoppe vores udvikling eller

etablere os som Ford T Klubben. Vi valgte det sidste, men vi har ikke fjernet os en meter fra DVK, vi har ikke fjernet et eneste medlem fra DVK, to tredjedele af alle Ford T'er registreret i DVK er med i Ford T Klubben, og vi er alle stadig aktive medlemmer af DVK. Vi har siden dannelsen af Ford T Klubben haft et udmærket samarbejde med DVK, bl.a. om Himmelbjergløbet, og det agter vi at fortætte med. Ford T Klubben tæller nu 110 medlemmer og interessen for T'erne er stigende, det vil også med tiden give flere medlemmer i DVK.

Ford T Klubbens arrangementer er åbne for alle med interesse for Ford T uanset om de er medlem af klubben eller af andre klubber. Alle der ønsker hjælp til problemer med Ford T er velkomne til at ringe til klubben eller til Ford T Sektionen (det er også os). Desværre koster det penge at lave og sende bladet, så hvis man ønsker at få det bliver man nødt til

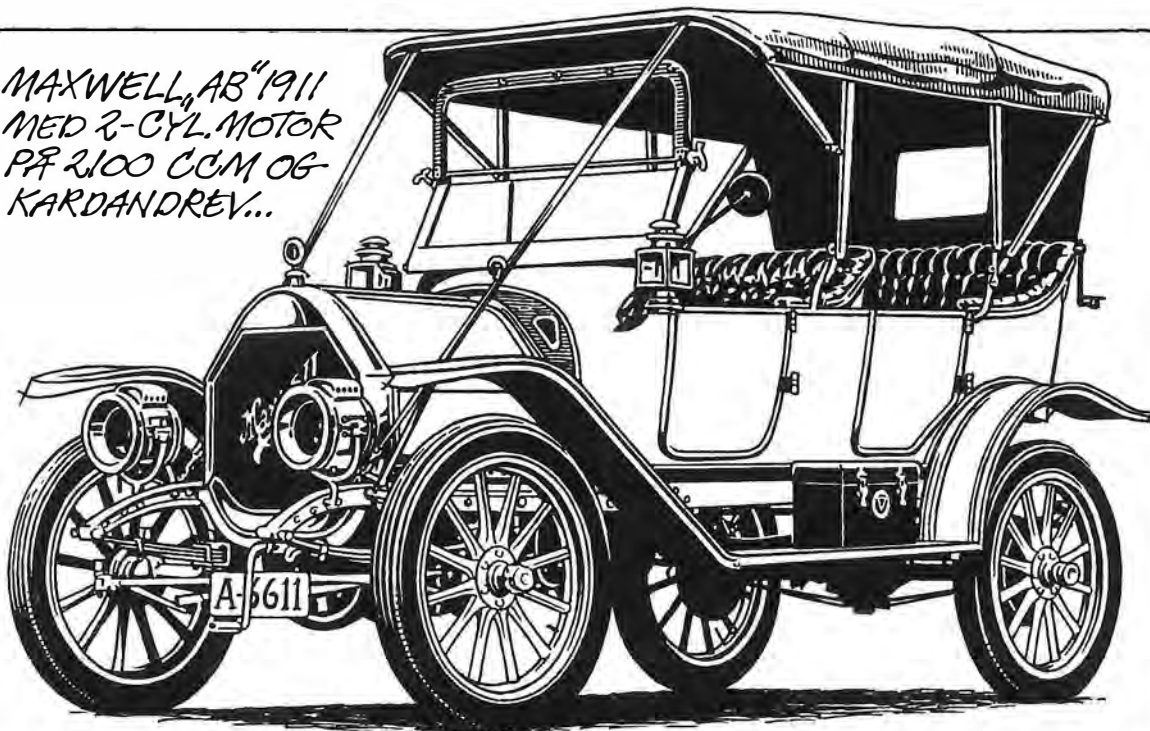
at melde sig ind og betale kontingent på 100 kr (man kan selvfølgelig også finde en der er medlem og låne bladet).

Jeg håber at det er lykkedes mig at få folk til at forstå at vi ikke er ud-brydere af DVK, men at DVK's vedtægter er årsagen til at der findes en Ford T Klub, som er et supplement til DVK til gavn for alle med interesse for Ford T.

Med venlig hilsen
Jon Friis Wandall

Medlem af DVK – Model T Ford Club of America – Vauxhall Bedford Klub Danmark - Ford T Klubben Danmark – Citroën HY-Gruppen o.a.

MAXWELL, AB "1911
MED 2-CYL. MOTOR
PÅ 2100 CCM OG
KARDANDREV...



DENNE NORSK-REGISTREREDE BIL DELTOG SOM VI I NVK'S 25 ÅRS
JUBILÆUMSPARADE GENNEM OSLO I 1977...

Friis



FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler. I december er der ingen møder – og så ønsker vi selvfølgelig alle vore medlemmer en god jul og et godt nytår.

Vi mødes igen 30. januar kl. 19.30 til filmaften om Kurt Jørgensens, Ronald Jeppesens og undertegnede ferie på Silverstone, England, til oldtimerløb. Kom og se de herlige gamle racerbiler – der er også lidt fra Skotland.

Tirsdag den 27. februar kl. 19.30 klubaften og planlægning af årets aktiviteter.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

Aktivitetsudvalget ønsker alle god jul og godt nytår.

På udvalgets vegne
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

Torsdag den 11. januar kl. 19.30 kommer Jørgen Lind, Sønderho, og fortæller alt om Fanøløbene, som blev kørt 1919-24. Kom og vær med til en spændende aften.

Torsdag den 8. februar kl. 19.30 mødes vi i klubben og ser endnu et afsnit af Bilens Historie.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

ØSTJYLLAND – RISTRUP

I krydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-

T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

På vort klubmøde i november fortalte Poul Suhr om Styrkeprøvens historie og hvordan årets Styrkeprøve blev arrangeret og gennemført og der blev vist film om den.

En stor tak til Poul Suhr for en god aften.

Tirsdag den 2. januar kl. 19.30 klubmøde med videofilm om Herregårdsløbet 2000.

Lørdag den 13. januar kl. 14.00 biblioteksdag.

Tirsdag den 6. februar kl. 19.30 klubmøde.

Lørdag den 17. februar kl. 14.00 biblioteksdag.

Tirsdag den 6. marts kl. 19.30 klubmøde

Med venlig hilsen
Lars Hoffbeck, tel 8699 9161
Arne Jespersen tel. 8698 5504

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Da vores normale mødedag i december falder på 2. juledag er det et problem at finde en dag hvor de fleste af vores trofaste fanskare kan komme. Så vi har valgt at udsætte vores julefrokost til vores januar-møde, så mødet tirsdag den 23. januar bliver en god start på det ny år med en "bagh-julefrokost". Nærmere i januarnummeret af Veteran Tidende.

Så alle ønskes en rigtig glædelig jul med på gensyn tirsdag den 23. januar i Nygade 3 i Klippinge.

Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Møde på Steffensgård hver den tredje tirsdag i måneden kl. 19.

I januar almindeligt klubmøde.

I februar kommer Arne Babré og viser lysbilleder fra bilrejser.

Venlig hilsen
Kaj Sørensen
Hans Henrik Havsted

BØRKOP VANDMØLLE

Første møde i det ny år holdes 11. januar på Vandmøllen, det andet 8. februar, sikkert også på Vandmøllen. Arrangementer i det ny år? Vi har snakket lidt om at vi i køresæsonen vil bruge nogle af aftenerne til en køretur, evt. med afslutning hos en af os til uformel "tak for i aften-kaffe". Herudover venter jeg/vi at planlægge en tur til Jernbanemuseet i Odense. Der er vistnok tillige mulighed for at tage veterantog til Fruens Bøge, hvor der kan drikkes kaffe på kro eller i det grønne. Her vil vi naturligvis invitere vore fynske venner, ligesom chauffører fra nord og syd er velkomne.

Mere når foråret nærmer sig.

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

VESTJYLLAND VESTERHEDE

Der kom to mand helt fra Esbjerg vort vort møde 6. november på Vestergård. Så måtte værksted og lager igen vises frem. Efter fremvisningen gik vi ind og studerede lidt i de gamle bøger, Arne var kommet med. Bøje Hansen fra Grindsted tilbød at komme med en videofilm fra USA omhandler gamle biler og dele. Det aftalte vi så til januar-mødet. Det blev en rigtig hyggelig aften.

Januar-mødet bliver så den anden mandag i måneden, det er den 8. kl. 19.00, og der vises video.

Ove H. Iversen

VESTJYLLAND SPJALD

Den 16. november var 15 DVK-medlemmer mødt til hyggeaften hos Henning Knudsen på Højgård ved Spjald. Afstanden til trods var enkelte mødt helt fra Esbjerg, så det tegner foreløbig godt for fremtiden. Snakken gik livligt, og mange fotos blev studeret af medlemmernes projekter.



På nær mødet den 14. december klokken 20 er alle møder den tredje torsdag i hver måned.

Aktivitetsudvalget

NIVÅ

Det var virkelig et tilløbsstykke, da vort gamle medlem Svend Hauberg – 83 år men vims og aktiv – gæstede klublokalerne i Nivå i november. Navnet havde trukket ikke mindst mange af de gamle af gårde. Irene og Georg Christiansen kom trods mørket i den store Packard 1924, med kalechen slået ned. Og det blev en succes, da Hauberg levende og morsomt fortalte om sit livs Alfa'er og Bugattier. Det hele blev taget på video, så man også kan opleve det på de andre mødesteder – men vi mangler en der kan hjælpe redaktøren med at redigere faste billeder ind (det er MiniDV).

I det ny år fortsætter møderne i Nivå hver den første torsdag i måneden kl. 19.30.

4. januar kommer kenderen Denni Nielsen og taler om bilradioer. Der bliver mulighed for at få svar på spørgsmål om den korrekte radio til en gammel bil, om antenner osv..

Der bliver virksomhedsbesøg 18. januar kl. 19.30, det er endnu en gang hos Henning Andersen i hans veteranbilværksted på adressen Skalbakkens 3 i Vanløse. Ved samme lejlighed vil Jørgen Bobjerg demonstrere Dillon svejseudstyr.

Til dette arrangement er der begrænset deltagertal og hvis man vil med skal man tilmelde sig på klubkontoret hos Dorthe Thies.

1. februar er emnet i Nivå "affugtning af garager". Hans Henrik Thomsen vil fortælle hvad man kan gøre for at afværge at klenodierne rustner i en fugtig, uopvarmet garage, og demonstrere en mulig løsning, en sorptionsaffugter.

Glædelig jul
Claus E. Neble.



Ole Poulsen havde en nysynet Mercedes-Benz 280 SE 1969 til salg på stumpe-marked i City2



Claus Nebles meget flotte Morris Minor Two seater 1934 på besøg på stumpe-marked ved City 2, Høje Tåstrup.



Gunnar Sørensen fortalte ved klubmødet i Klippinge 20. oktober: (Fotos:Kaj Wredstrøm)



ENDNU EN NIMBUS-BOG

Som om der ikke i forvejen var nok bøger om Nimbus. Og dog. ”Nimbus – menneskene og teknikken” er anderledes.

For at citere forordet: - ”Nimbus motorcyklerne er et stykke dansk industrihistorie, der er blevet en legende i danskernes bevidsthed. Et dansk nationalklenodie, som vi alle er mindst en lille smule stolte af.

Teknikken og den tekniske udvikling er så udmærket beskrevet i tidligere bøger... ligesom den historiske udvikling og kronologi er beskrevet.

Vi har valgt hovedsagelig at beskæftige os med de første år af den ’ny model’. Altså tiden fra 1934 til lige efter anden verdenskrig....”

Så er det sagt, og loyalt nævnes alle de tidligere bøger om Nimbus. Som en der ganske vist har kørt en del på Nimbus, men desværre aldrig har ejet en er Deres Ærbødige ikke den rette til at skrive en egentlig anmeldelse, på den anden side vil det være for ærgerligt nu lige før jul ikke at gøre opmærksom på den ny bog. Der er nemlig ingen tvivl om at enhver der holder bare en smule af Nimbus skal have den.

Billedstoffet er overdådigt og meget anderledes. Opdelingen i afsnit er anderledes. Der er 21 afsnit, og langt de fleste er skrevet af Jens Jessen – et par enkelte af Per Alleslev og Jørgen Kjær. Jeg falder umiddelbart for Alleslevs afsnit om ”Samlermani”. Det siges at der kun omtales og er afbildet en tredjedel af hvad den mand selv har af tryksager og ting og sager med forbindelse til Nimbus. Det er endda fuldstændig utroligt og aldeles fascinerende. Der er over 50 sider med flere hundrede gengivelser i farver af ikke blot Nimbus-reklamemateriale, men alt tænkeligt og især utænkeligt der har med Nimbus at gøre. Fra emblemer over frimærker og porcelænsplaketter til miniaturemodeller og karrusel-Nimbusser.

Bogens bagside er med et reklamebillede fra 1939, efter den tids skik optaget i sorthvidt og håndkoloreret. For-sidebilledet er et fund. Det er et andet sorthvidt billede, som er kolo-

reret i den gamle stil. Det fungerer fremragende.

Blandt de mange afsnit er kapitler om etaternes brug af Nimbus – militæret, postvæsenet, politiet. Der er fabrikens forhandlerpolitik, der er økonomiske overvejelser, der er om Nimbus-klubberne, der er Nimbus i familiealbumerne, og der er et stort interview med den over 90-årige elskelige gamle dirtrack-, speedway og ikke mindst Nimbus-kører Svend Engstrøm og den næsten jævnaldrende Charles Christiansen, der begge har været sidevognsfabrikant, det var Christiansen, der lavede ACAP. ”Nimbus – menneskene og teknikken” er på over 220 sider og der må vel være omkring tusind billeder – jeg har ikke talt. Den koster 268 kr. og man kan sikkert få at vide hos forlaget Motorploven, Elgårdsvvej 11, 8370 Hadsten, telefon 8698 3177 hvor den kan købes.

Når man ser dette storværk forstår man lidt hvorfor Jessens seneste bog om biler med sjæl virker som hast-



værk. Men det er ingen undskyldning – og også Nimbus-bogen lider under mangel på en grundig og kyndig korrekturlæsning. Skulle man nævne en anden mangel er det at der ikke følger et videobånd med – med Egon Hansens film om Nimbus-klubben og Nimbus’ egen biograf-reklamefilm fra 1930’erne. Men det kan DVK’s mødesteder låne hos undertegnede.

oer

BILER MED SJÆL

Formatet er håndterligt, billedstoffet er forfriskende anderledes, omend man kan undre sig over at hovedparten er gengivet sorthvidt. Det er særlig ærgerligt at de fleste af Jørn Jakobsens farvetegninger er trykt sort-hvide.

Det er 5. bind i serien ”Biler med Sjæl” af Jens Jessen, og uden at vi skal filosofere over hvad sjæl er og om biler kan have det kan det kort nævnes at dette femte bind indeholder afsnit om Volvo 444 og 544, om Austin-Healey, om visse åbne efterkrigs Alfa Romeo-modeller, om MG-modellerne B og C, om Chevrolet og om Ford Taunus-modeller. Forfatteren kommer dog vidt omkring i hvert kapitel.

Man må håbe at de faktiske oplysninger er korrekte. Det fortvivlende er at bogen vrimler med dumdristige påstande og udsagn, og med stavfejl.



Der er håbløst at nævne alt, men når for eksempel et kendt bilmærke som Wolseley seks gange på cirka ens side er stavet forkert er det ikke en trykfejl. Flere andre navne på bilmærker og fabrikanten er stavet forkert og forfatteren lader hånt om dansk retskrivning



BOGANMELDELSER

i en grad så et og samme ord staves forskelligt rundt omkring.

Spider anføres som en modelbetegnelse for Alfa Romeo – introduceret i 1955. Skønt forfatteren selv forklarer at ordet betegner en karrosseriform. Det er da rigtigt at ordet indgår i navnene på disse åbne modeller, men det gjorde det da også i 1930, da Svend Haubergs Alfa Romeo blev bygget.

Om MG hedder det at det er prototypen på den engelske sportsvogn. Forfatteren ved åbenbart ikke hvad or-

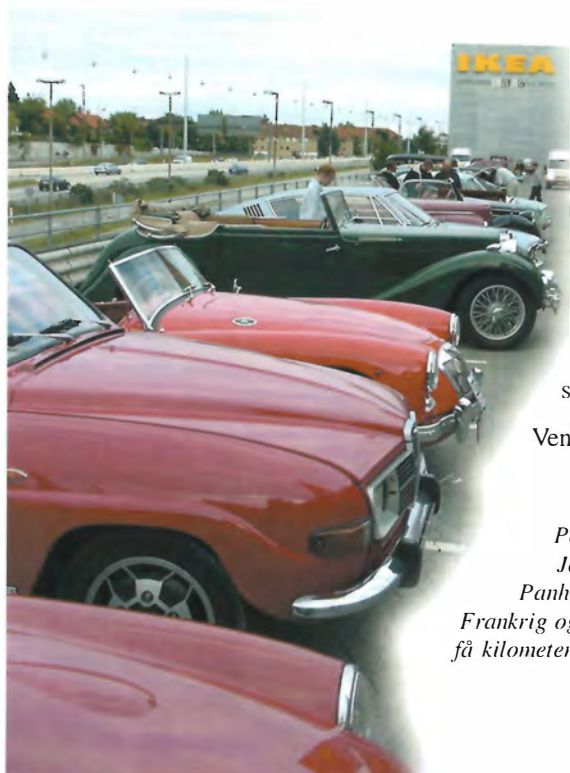
det prototype betyder. Og ifølge bogen kom den første ”i serien” i 1955 – hvilken serie? Man får dog også mærkets forhistorie.

Om Chevrolet står i bogens forord at mærket i slutningen af tyverne var først med at lave synlige årgangsændringer. Det turde være en påstand der ikke står for en nærmere prøvelse – og tværtimod skal man bruge både lup og vinkelmåler for at se forskel på en Chevrolet 1929 og 30 (i bogen står at 1930 havde et ”helt nyt look” fordi vindspejlet nu skrånede

en smule). Et sidste eksempel: At det nævnes som en afgørende modernisering at en vogn får ”rigtigt” elektrisk horn til afløsning af et motorhorn. Ja-hm. Den bilmodel undertegnede kender bedst blev lanceret med elektrisk membranhorn i 1919 og blev i cirka 24 moderniseret med motorhorn.

Det mærkelige ved bogen er at for så vidt står mange af de rigtige oplysninger der også – havde forfatteren dog blot holdt sig til de kolde kendsgerninger.

oer



IKEA-LØBENE

Også i denne sæson har der været god aktivitet ved aftenløbene med udgangspunkt på parkeringspladserne hós Ikea i Tåstrup og Vangede.

110 medlemmer har deltaget, der har gennemsnitligt været 35 køretøjer per løb og hver gang over 100 mennesker.

Jeg plejer at sige at det er deltagerne, der hver eneste gang gør disse arrangementer til fantastisk hyggelige sammenkomster. Derfor: Uden jer gik det ikke – tak!

Venlig hilsen Claus Neble.

*Peter Schmidt
Jensens Dyna
Panhard, fundet i
Frankrig og med meget
få kilometer på telleren*

Foto: Karsten Brix



Ida og Jess Werner Niensens Porsche 356, som holder foran en af Jørgen Hansens Lancia Aprilia Farina cabriolet'er.



Niels Støttrup's M.G. SA.



faste stoppesteder, i modsætning til almindelige rutebiler der optog og afsatte passagerer vilkårligt på ruten. Behov for at stoppe for at optage passagerer kunne ses af chaufføren, når han nærmede sig et stoppested. For at afsætte personer, i særdeles fra påhængsvognen, var etableret et elektrisk signalsystem sammen med strøm til lygter og indvendig belysning.

DAB blev grundlagt i 1912 af den 25-årige berliner Johannes Walther Darr. Rigtig gang i busbyggeriet kom der efter 1918 da Darr begyndte im-

port af Audi chassiser. I 1923 havde DAB leveret Audi busser til 86 busruter over hele Danmark. I 1929 indledte DAB et samarbejde med NAG, som fortsatte i 1931 med Büssing NAG. Op gennem 1930'erne udgik fra Silkeborg-fabrikken et stort antal busser, det skete samtidig med at mindre karrosserifabrikker byggede busser på udenlandske chassiser. Triangel busser blev fortrinsvis bygget på fabrikkens karrosseriværksted i Odense.

De Danske Statsbaner begyndte som busoperatør i 1932, 1. juni overtog

DSB ruter i Sønderborg Amt, senere på året ruten Århus-Silkeborg, og herefter gik det hurtigt med ruteovertagelser. I 1934 købte DSB ruten København-Greve, som senere blev forlænget til Køge, da kystvejen var færdig. På ruten blev indsat nye DAB-busser, bl.a. X 7095. I 1936 betjente DSB ruten med 15 busser, syv Büssing NAG med påhængsvogn, fire Federal, to GMC og to Triangel'er, i alt med 665 pladser og 3000 kørte km i døgnet, det var en virkelig stor rute.

P. E. Hansen

FRA MEDLEMMERNE

OM KLAPSTOLE I EN RENAULT

Omtalen af to klapstole i bagagerummet på Månedens Køretøj i oktober, en Renault Dauphine Gordini, fik vort gamle medlem Buster Bruun til tasterne. Han skriver:

Disse stole er model 571 Almi-Let fra Frederiksberg Metalvarefabrik A/S og er faktisk undfanget/designet af mig i 1957 – mit første år på denne virksomhed. FM var en beholderfabrik med speciale i mælkejunger af aluminium, rustfri stålvaske og rustfri ølfustager af mærket "Juvel". Ca. 1955 tog den daværende direktør efter en ferie i Canada initiativ til en produktion af aluminiums-klapstole. Det var en ret så bizar ide, idet en sådan produktion passede fabrikken lige så dårligt som korsetter eller paraplyer. Modellerne var grove kopier af nogle klodsede canadiske stole, som udmærkede sig bl.a. ved at

være yderst ubehagelige. Og alustole var et område som de garvede ingeniører og værkførere ville se hængt. Så man satte mig grønskoling til at passe stedbarnet i en afkrog. Det i et lønligt håb om at produktionen ville afgå ved en snarlig død. Jeg tog det som en udfordring, designede et helt nyt sortiment og standardiserede rør, stof etc. ... På to år steg produktionen fra 5.000 om året til 200.000 og jeg blev godtaget som en brugbar person.

Jeg gav 571 et helt anderledes design end andre klapstole, idet jeg ville have bløde forkanter og bagkanter. På alle andre stole skar især forkants-røret og ryglæns-røret ind i ens kød og det var meget ubehageligt. Efter et par minutter sov benene og skulderbladene havde det ikke godt. Hertil så skulle hældningen på sæde og ryg være korrekt så siddevinklen var god. For at opnå det – og for at gespænset samtidig kunne klappes fladt – så lavede jeg et lille teleskop-rør der kunne udligne proportionerne og få geometrien til at gå op. En helt særegen løsning som 571 endnu er ene om. Desuden fandt jeg ud af at stof over 500 gr/m² faktisk var billigere end det tynde pjask der normalt

blev brugt, idet tekstil afgiftsmæssigt hørte under presenningdug etc. ... Så kvalitetsmæssigt blev stolene både bedre, stærkere, lettere, behageligere, rustfri – og samtidig billigere end konkurrenternes, der var lavet af elcadmierede jernrør. I 1963 ophørte FM's stoleproduktion pga. nogle ungariske stole der oversvømmede markedet til vanvittige dumpingpriser. De to stole i forsmækken på Renault'en er antagelig de sidste to 571-stole i så fin stand nu ca. 40 år efter. Jeg ejer en enkelt. Den er stadig i brug, men bærer desværre præg af altid at have stået ude.

...

Redaktionens bemærkning: Buster Bruun arbejdede oprindeligt på et laboratorium – blev senere uddannet på Kunstakademiets malerskole og er i dag en af vore kendte malere. Under ophold i England byggede han som ganske ung en Morris Special med et sportskarrosseri han selv bankede op i aluminium – og købte senere en kompressor-Bentley, som efter en omskiftelig tilværelse i dag befinder sig hos Poul Sachmann. Vi skriver snart vognens historie. Frederiksberg Metalvarefabrik var en meget gammel virksomhed, stiftet i 1898. På et tidspunkt fremstillede den også bildele. Det kan vi måske også komme tilbage til.



8750 KM FRA LONDON BRIDGE TIL ISTANBUL

(... og tilbage igen)

Med 1933 Rolls-Royce Phantom II Continental Chassis No.8MY

Af Jens Pilø

Jeg har nu haft gamle biler i mere end 26 år og i begyndelsen var jeg lidt bange for at tage dem på lange ture. Jeg har også mødt medlemmer af veteranbilkubberne som kun brugte deres biler til korte ture, og jeg synes at det er synd at de ikke fik den oplevelse det er at tage bilerne på langture, f. eks. til udlandet.

Jeg har haft førkrigs Rolls-Roycer de sidste 26 år, og jeg har vel kørt omkring 60.000 km i de gamle biler. Især har det været vores 1921 Silver Ghost og Phantom II, som er fra 1933.

Vi har været på ture i stort set hele Europa, og vi har endda også sejlet med bilen til Amerika, hvor vi kørte 3.000 km.

I år var vi fristet af et tilbud fra Classic Rally Associations Round The World Rally, hvor det var muligt at deltage kun i den første del, som var fra London til Istanbul. Efter min mening var det ikke nogen god ide at tage en original bil videre til Peking, hvor vejene er forfærdelige.

Det var et blandet selskab der forlod London 1. maj, og de fleste biler var Jaguar, Mercedes og lignende fra halvtredserne og tresserne, og de fleste klarede det til Peking eller rundt om jorden, til trods for at de kørte som vanvittige.

Imidlertid var hele turen særdeles vel tilrettelagt, og vi kørte ad små, ofte meget smukke veje. Der var vel tilrettelagte timechecks, vi havde rallybøger osv. Rallyet var nærmest som et gammelt Monte Carlo Rally, hvor vi fik strafpoints, hvis vi var for tidligt eller for sent til timecheck, eller hvis vi ikke kørte ruten som foreskrevet.

Vi havde en række fantastiske oplevelser, men da Veteran Tidende ikke er nogen rejsebrochure, skal jeg ikke nævne at tyrkerne var de venligste mennesker vi mødte – de gav os gratis kaffe og små gaver. Vi vil heller ikke nævne alt bureaukratiet på den græsk-tyrkiske grænse, som var lukket i en halv time fordi grækerne skød (sagde tyrkerne). Tyrkerne ville bare have deres frokostpause i fred, viste det sig.



Når man har kørt 70 km vestpå fra Istanbul centrum er man stadig i Istanbul og i bebygget område.

Fra starten ved Tower Bridge i London.



Vi skal heller ikke nævne de fine motorveje i Grækenland, hvor der kun kørte to biler i timen, og alt var betalt af EU.

Hvad jeg gerne vil nævne er imidlertid den fantastiske følelse det er at køre mange kilometer, ofte 700 km om dagen ad små veje, med en bil som er 67 år gammel, og som stadig er i stand til at køre op og ad bjerge og til at køre 14 timer i træk uden problemer (næsten). Phantom II'en er temmelig original, men den har et overdrive og sidste år fik den ny køler og andre mindre arbejder. Lige før vi tog af sted gik dynamoen i stykker, men vi lånte en anden, og alt virkede faktisk meget fint på hele turen.

Vi havde de sædvanlige pakninger, elektrisk udstyr, ventilfjedre osv. med os, men det viste sig at det mest vigtige vi havde taget med var nogle små bolte som vores AA-skilt var fastgjort med.

Det der skete var, at 9 af 12 små bolte, som holder ventilatorremmens øverste remskive på plads, gik i stykker og forsvandt. Jeg opdagede det

da det næsten var mørkt i Nordgrækenland, og det lykkedes mig at få de sidste 3 bolte spredt med 120 grader mellem sig og desuden at finde 3 andre små bolte fra The Automobile Associations skilt, så vi kunne køre 200 miles i mørke, og vi kom til Thessaloniki ved midnatstid og fik ordnet remskiven den næste dag, som var en hviledag.

På sådanne lange ture er det nødvendigt at have godt lys på bilen, og Phantom II'en har et fint system, hvor dynamoen lader mere når forlygterne er tændt. Det er også meget vigtigt i f. eks. Italien, hvor der er mange tunneller, som man skal igennem. Det er også nødvendigt at lade og aflade batteriet når man kører i mange timer, og jeg var overrasket over at finde ud af, at der næsten ikke var noget vand i batterierne da vi kom hjem. Det på trods af at vi havde ladet halvdelen af tiden og afladet den anden halvdel af tiden, men jeg må alligevel have ladet dem for meget.

Det er også meget vigtigt at åbne motorhjelmene og se på motoren et

par gange om dagen. F. eks. opdagede jeg at der pludselig var et meget rent sted på den nederste del af motoren. Det var en af boltene i benzintilførslen der var ved at falde af. Kølevandstemperaturen viste aldrig mere end 80 grader, selv om der var 35 grader udenfor, og selv om der var høje bjerge i Grækenland.

Det var imidlertid nødvendigt at fylde vand på hver morgen (ca. 3 liter), og det skyldes formentlig at kølevæsken skummer.

Jeg skulle måske nævne at vi kørte de første 3.400 km på 6 dage på små veje. Hele turen tog 22 dage og vi brugte 1.699 liter benzin, hvilket svarer til godt 5 km pr. liter. Benzinforbruget var næsten det samme enten vi kørte i bjerge eller på fladt land, og benzinen var i øvrigt meget billig både i Grækenland og i Tyrkiet.

Vi brugte 5 liter olie (Castrol XL 20/50) og vi kørte på blyfri benzin tilsat Castrol Valvemaster. Vi havde én punktering.



Toscana i Italien. Bilens karrosseri, benævnt Sedanca Coupé, er fra James Young, og er køretøjets originale.



Frankrig ved Le Canadel (Sir Henry Royce boede lige rundt om hjørnet fra 1913 til 1933).

CITROËN T23 1952

Tekst og fotos Hans Pedersen

Citroën bilerne har efter min mening altid været både specielle og charmerende, og det gælder også Månedens Køretøj, en Citroën T23 lastbil fra 1952.

Bilen har altid været dansk og har kørt hos en gartner på Horsens-egnen. Jeg ved ikke helt hvorfor, men jeg synes denne model er en "rigtig" gartnerbil. Måske er jeg lidt påvirket af den gode gamle film "Undskyld vi flygter" med Louis de Funes, hvor netop sådan en lastbil er med i en dramatisk biljagt, vistnok med en masse grønsager på ladet. Når jeg sidder og kigger på fotos af denne skønne lastbil, ja så fornemmer jeg det franske "dovne" landskab. Lastbilen ville jo ikke passe ind i det amerikanske landskab eller det engelske for den sags skyld. Ofte synes jeg at selv biler har "rødder".

Denne lastbil er monteret med et dansk førerhus, hvor komforten var meget bedre end i de franske færdigbyggede førerhuse, der kun bestod af metalplader. Det danske førerhus var rigtigt karetmagerarbejde udført i træ



beklædt med stålplade. Der fandtes mange karrosserifabrikker i Danmark i tiden efter 2. verdenskrig, men i begyndelsen af 1960'erne var denne epoke forbi. Håndværket blev for dyrt, og de fabriksfremstillede lastbiler var blevet meget, meget bedre.

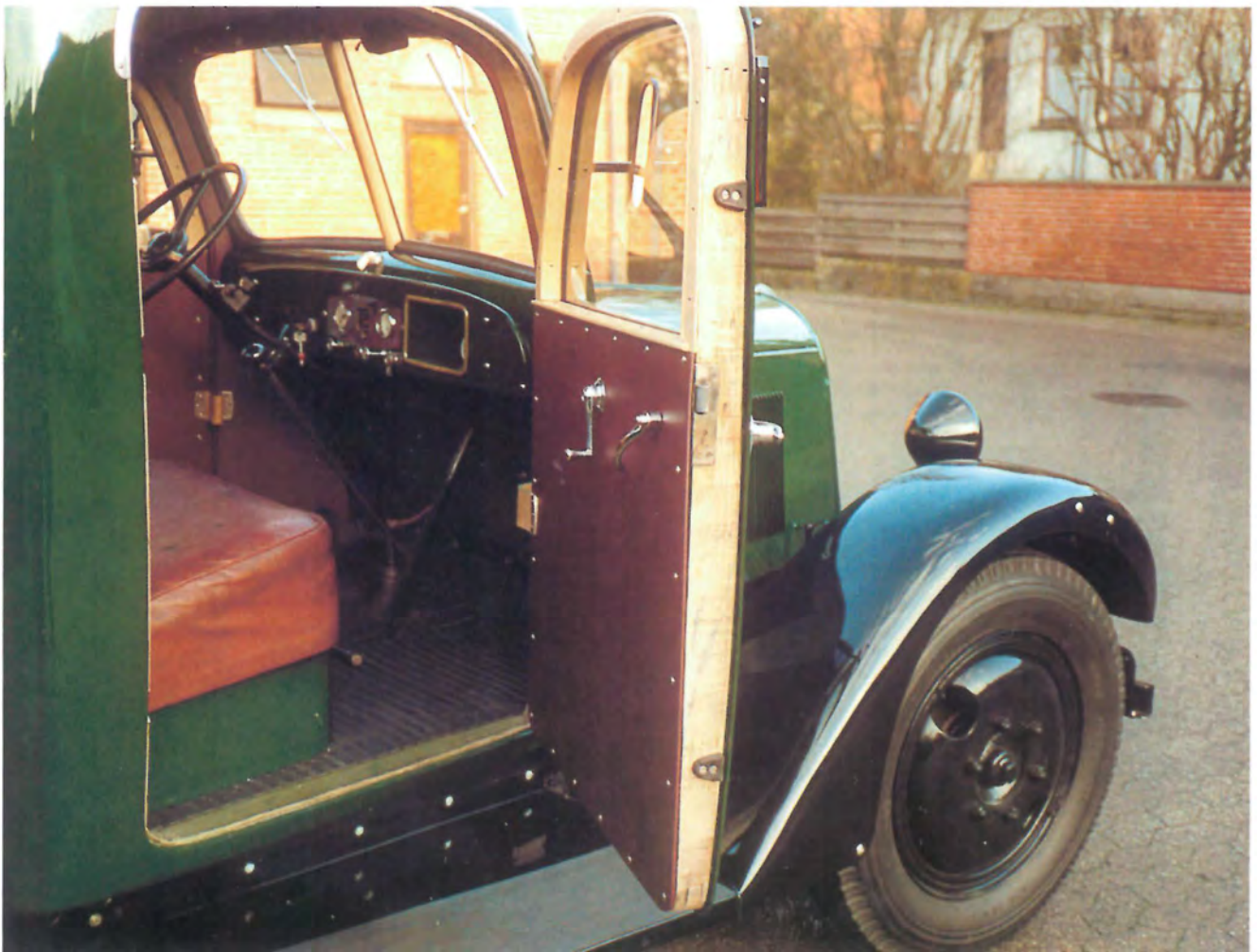
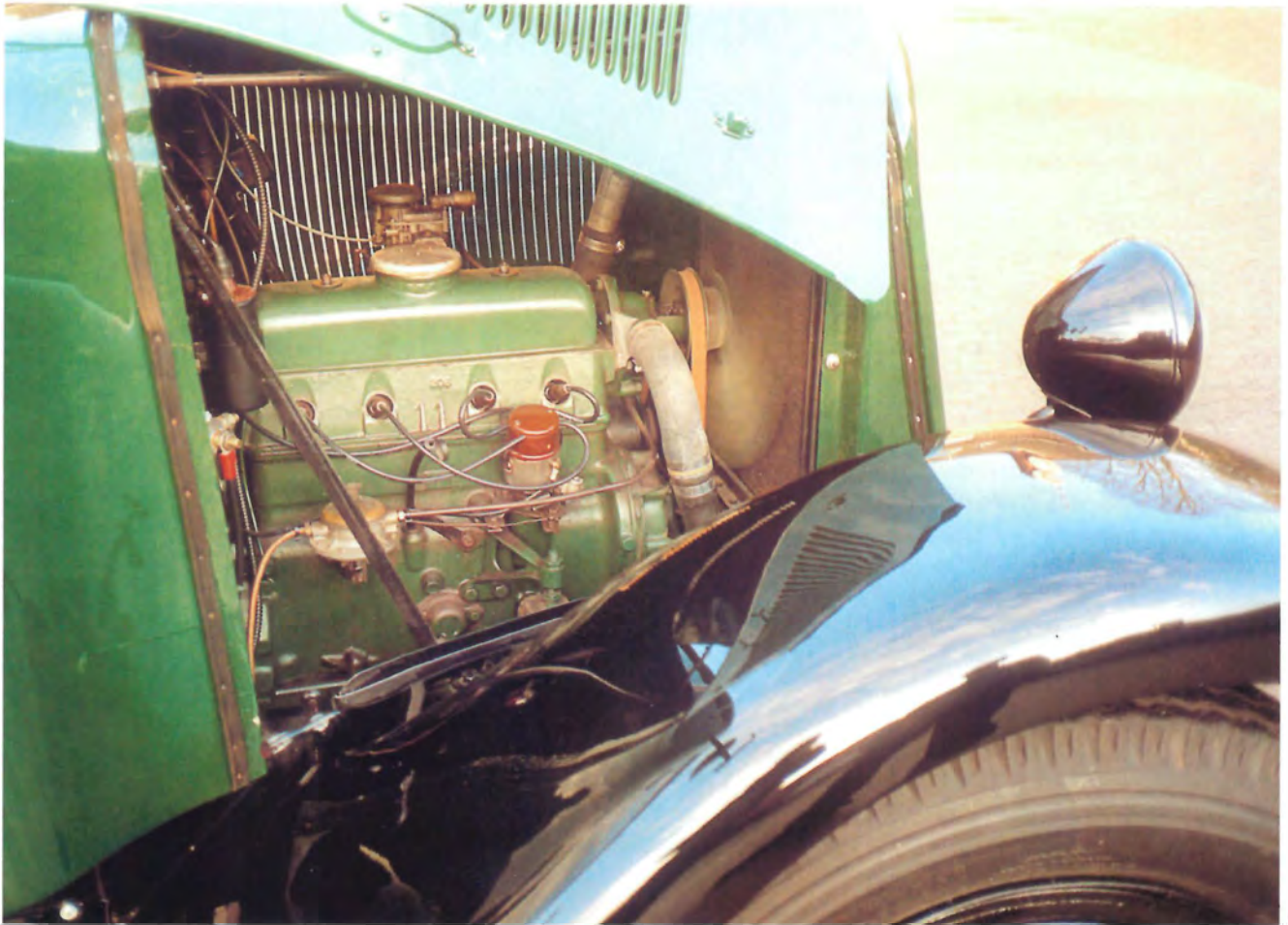
Månedens køretøj blev i slutningen af 1970'erne fundet i et drivhus i nærheden af Horsens, hvor bilen altid har kørt. Formentlig er førerhuset også i sin tid blevet fremstillet i det lokale område, men desværre har Otto Lehm ikke kunnet finde nogen

navneplader (Sandsynligheden taler dog stærkt for Oscar Madsen, se P.E. Hansens artikel i Veteran Tidende 286, april i år). Bilen var naturligvis meget brugt, men den var særdeles regulær og komplet.

Otto køber bilen i ca. 1985 af en person, der havde haft den stående i nogle år, og i begyndelsen af 1990'erne restaurerer Otto den gamle Citroën T23 fuldstændig. Otto laver det hele selv, undtagen malerarbejdet.

Den gamle lastbil skal naturligvis også prøves, så vi ruller ud ad vejen. Bilen har 4 fremadgående gear, hvor de tre første ligger tæt på hinanden. Derimod er der et stort spring fra 3. til 4. gear, så det gælder om at køre den godt ud i 3. gear. Når bilen først er i 4. gear går det støt ud ad vejen, bedst omkring 50-60 km/t. Kabinen er behagelig og udsynet er tilfredsstillende. Støjen er ikke overvælden-







de, vi kan fint sidde og tale sammen, men Otto må arbejde hårdt med at styre Citroën'en gennem trafikken. Der er jo ikke servostyring og andre nymodens ting. Instrumenteringen er spartansk men funktionel.

Motoren er på ca. 1900 ccm og har kun 48 hk, så hvis den læsses med de tilladte 2000 kg, så skal motoren arbejde. Bilens egenvægt er 2200 kg, så den kræver et stort førerbevis, hvad Otto naturligvis også har.

Benzinmotoren er stort set den samme som i en Citroën personbil, men som Otto siger, så vender det hele rigtigt i denne lastbil. Gearkassen er monteret bag ved motoren på sædvanlig vis, hvor personbilen har gearkassen foran motoren.

Lastbilen trækker i modsætning til personbilen på baghjulene.

Citroën'en har lav læssehøjde, og det er opnået ved at bagfjedrene er monteret under bagtøjet. En praktisk foranstaltning, også på de lukkede kassevogne, f.eks. på møbelbusser og lign.

Lastbilen kunne leveres med enkeltmonterede baghjul eller tvillingebaghjul, og akselafstanden var på standardmodellen 3750 mm med en sporvidde foran på 1650 mm og 1540 mm i bag. Bilen fandtes med kort eller langt chassis.

Der kunne leveres såvel benzinmotorer som dieselmotorer.



De hydrauliske bremses virker ganske godt.

Bilen fremstår utrolig flot i den originale farve, og Otto har virkelig gjort et godt stykke arbejde. Bilens gamle lak blev fjernet fuldstændig, slebet ned til metallet. Træladedet er fremstillet af Otto selv, og det kunne en gammel karetmager ikke havde lavet bedre.

Og nu spørger nogle læsere sikkert om, hvorfor Otto Lehm har kastet sin kærlighed på sådan en Citroën lastbil.

Jamen, det har han da heller ikke ... Otto har kastet sin kærlighed på mange lastbiler, han er i gang med en De Soto fra 1956, en Chevrolet fra 1931, et par Chevrolet'er fra

1940'erne. Og så en håndfuld personbiler.

Inden garageporten bliver lukket ser jeg også en Mack lastbil med kædetræk, en af dem der kørte hos Århus Oliefabrik. Her er Otto i fuld gang, men det kan vi jo vende tilbage til en anden god gang.

Prøveturen er slut, den flotte gamle Citroën T23 fra 1952 køres på plads i garagen, hvor den så vil stå og vente på en formentlig ny dejlig sæson og nogle gode lastbiltræf ude omkring i landet.

Veteran Tidende siger farvel og tak til Otto Lehm i Randers og på gensyn når nogle flere biler har været under behandling.





SKANDINAVISK FORD V8 TRÆF



*DVK-medlem
Anders Bang
Lehnsteds 1936
cabriolet
beundres. 16
års restaure-
ringsarbejde
ligger bag.*

Nu i den mørke tid kan det være rart at mindes et af sommerens mange træf.

Den første weekend i juli mødtes 42 køretøjer fra 1932 til 53 i Helsingør for at holde det årlige Skandinavisk Ford V8 Træf.

Der var mange kendte køretøjer og ansigter, som ankom til LO-Skolen fredag eftermiddag i silende regn, men også en del ny trodsede vejrguderne og deltog i hele træffet. Danmark, Norge og Sverige var selvfølgelig repræsenteret, men også V8-venner fra Tyskland og Holland havde fundet vej til Helsingør.

LO-Skolen er udstyret med en del carporte, som blev flittigt benyttet denne våde aften – men indendørs gik snakken livligt til langt ud på de små timer.

Lørdag morgen ankom de sidste deltagere, og vi var klar til at køre et lille løb - vejret viste sig fra den pænere side, da køretøjerne begav sig ud på den nordsjællandske rute. Diverse konkurrencer blev hurtigt over-

stået, tipskuponen fra ruten blev klarret pænt af de fleste deltagere, dog havde kun en enkelt deltager 13 rigtige – godt gået af vores norske venner. Herefter kom den alvorligere del af konkurrencen, deltagerne skulle udfylde endnu en tipskupon, men denne gang var det V8-spørgsmål 1941-53, så der blev tænkt så det knagede!

Ved frokoststedet klarede vejret op, og det kunne lade sig gøre at spise madpakkerne udendørs. Herefter gik turen tilbage til LO-Skolen og eftermiddagskaffen.

Lørdag eftermiddag kom der en hel del tilskuere for at kigge på V8-erne, der var opstillet årgangsmæssigt på den store græsplæne, blandt andre Anders Bang Lehnsteds 1936 cabriolet, som lige var færdigrestaureret efter 16 års arbejde. Flot restaurering, hvilket selvfølgelig blev behørigt præmieret.

Her på plænen forsøgte ballonkipper Claus Thomsen at få sin luftballon op, lænket til Birger Blakø 1936

sedan, så vi alle kunne fotografere ned over de parkerede veteraner. Men desværre blæste det for meget – ballonen var ved at flyve af sted med bilen.

Lørdag aften var der festmiddag, præmieoverrækkelse og dans. Mange fandt udendørs og nød den lune aften. Søndag var det tid til at sige farvel efter morgenbuffeten, og det var dejligt at se at folk havde svært ved at komme af sted – de var endnu ikke færdige med at snakke og beundre hinandens V8-ere.

Rigtigt mange danske deltagere havde fundet vej til LO-Skolen i år, og vi håber at vi ses igen i Norge næste år. Nordmændene har allerede fundet tid og sted, 29. juni – 1. juli på Hurdalsjøen Hotel ca. 75 km nord for Oslo. Yderligere information hos Ola Hegseth, e-mail olasfordv8@c2i.net eller tel. +47 928 93 853.

Birger Blakø

TORINO OG RETUR 1949 I EN FIAT FRA 1925

Kan man styre en FIAT fra bagsædet med fødderne – i fuld fart på en tysk Autobahn? Er det muligt at få lappet dæk for en dåse bayerske pølser? Ja, det *kunne* man. Men det er godt 51 år siden, nemlig i 1949, da jeg sammen med en fætter foretog ovenstående rejse. Læs om den spændende og usædvanlige tur i efterkrigstidens Europa.

Af Ravn H.K. Mortensen

At købe bil i 1948 var både meget vanskeligt og uhyre let. Let fordi varelagret selvsagt var yderst begrænset, men svært var det at finde en nogenlunde velbevaret bil til en rimelig pris.

Jeg var så heldig at finde en FIAT årgang 1925 på et areal overfor det udbombede Shell-hus i København. Prisen var 2.400 kr., en uhyre sum for to 26-årige knægte, der lige var blevet færdiguddannede som henholdsvis ingeniør og forstkandidat. Inden vi slog til i handlen konsulterede jeg min gamle onkel, der var meget kyndig indenfor biler. Han havde just selv lige efter Første Verdenskrig personligt afhentet en FIAT fra fabrikken i Torino. Da jeg forelagde mit fund spurgte han kun: "Er det modellen med den runde køler?" Jeg svarede bekræftende og han sagde: "Det er OK."

Da vi således var blevet rullende i eget automobil, thi et sådant var den gamle FIAT i sandhed, tog jeg den beslutning at præsentere det ny erhvervede vidunder for direktøren for FIAT i Italien. En ikke helt almindelig rejse dengang – så kort efter krigen. Vi der var unge dengang havde jo ikke haft mulighed for at rejse udenlands. Jeg konsulterede FDM, der dels lagde en ruteskitse for os, dels garanterede at vi kunne få bilen med hjem i tilfælde af skader.

Retrospektivt kan jeg kun sige at det var det glade vanvid at foretage en sådan rejse under de givne vilkår. For det første var bilen jo allerede 24 år gammel. For det andet var Europa ikke kommet sig efter Anden Verdenskrig. Men det er ungdommens privilegium at være dristig, så den 26. juni 1949 startede min fætter og jeg på denne usædvanlige rejse.

Da vi ikke havde mange penge og i

øvrigt ikke måtte medbringe nogen, måtte vi begrænse udgifterne til det minimale. Derfor havde vi telt, madvarer (dåser), benzindunke, ekstra hjul og diverse lappegrejer med.

Den første etape gik gennem det besatte Tyskland. Det var strengt forbudt at opholde sig i Vesttyskland udover hvad et 24-timers visum gav tilladelse til. Og tyske penge fandtes slet ikke.

En smuk sommermorgen startede vi så fra en have i Gråsten, hvor vi havde overnattet i vores telt. Videre gik det igennem den britiske besættelseszone og Hamborg til den hollandske grænse. En tur på 400 km. Vejene i Nordtyskland var dengang belagt med de berygtede "black cobbles", skifersten der var meget farlige at køre på, især i fugtigt vejr. Vi kom da så til det udbombede Hamborg, hvorigennem der kun var én afmærket vej. Det gjorde et uudsletteligt indtryk på os at se den fordums livlige og smukke hansestad ligge som murbrokker i dyngede på dyngede, uden tegn på liv af nogen art.

Videre gik det ad Autobahnen til den

hollandske grænse via Bremen. Der var ikke en eneste bil på motorvejen. Det er temmelig kedsommeligt at køre i en endeløs kø af biler. Men meget mere ensformigt er det at køre på veje uden trafik overhovedet. Derfor satte vi os på bagsædet af den åbne vogn og styrede med fødderne. Det var muligt, da vognen havde håndgas-regulering via ratstammen. Det kan forekomme grotesk at være så nonchalant, men risikoen var begrænset. Det skete et par gange at vi så et par britiske militærkøretøjer, og en enkelt gang en lægebil. Ellers var motorvejen et uendeligt øde, der strakte sig foran os.

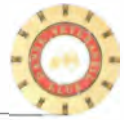
På et tidspunkt blev vi dog standset af en britisk militærkolonne, der beordrede os til at køre hurtigere. "Es kommt eine Militärkolonne!" Vi måtte sandfærdigt fortælle, at dette ikke var muligt, da bilens marchhastighed var 46.7 km/t.

De gamle vulstdæk med slidbane var ikke særligt holdbare og vi punkterede adskillige gange. Den første gang var på Autobahnen. Gode råd var i den forbindelse meget billige,



Lige inden
starten på
langfarten i
1949.





da vi fik lappet hjul for en dåse bayerske pølser. Penge fandtes jo ikke og madvarer var hård valuta i det sultende Tyskland. Det var også strengt forbudt at opholde sig i Vest-tyskland, man fik et transitvisum af de britiske myndigheder, der gav tilladelse til 24 timers gennemrejse.

Efter ca. 12 timer nåede vi så den hollandske grænse. Videre gik turen til Belgien, Frankrig og Schweiz. For os unge, der aldrig havde været uden for landets grænser, var det fantastisk spændende at opleve de smukke landskaber og de fremmede byer, vi kørte igennem.

Vi havde aftalt hjemmefra at min gamle far på 60 år og min søster skulle slutte sig til os i Milano. "Vi mødes på hovedbanegården i Milano om en uge," sagde jeg ved afrejsen. Det var en dristig påstand, for ingen kunne forudsige turens forløb, endside garantere bilens kørefærdighed. Der kunne ske meget, hvad der også senere gjorde. Foreløbig skulle vi over Alperne via Skt. Gotthard. I Schweiz overnattede vi i vores telt hos flinke folk i deres private have. I de tider var gæstfriheden endnu til stede i Europa. Vi kom i snak med vores værtsfolk og fortalte at vi skulle videre til Italien næste dag. Forinden skulle vi lige et smut til Zürich og handle lidt. Vore værtsfolk sagde bestyrkede til os: "Når man skal over Skt. Gotthard starter man om morgenen tidligt!" Og de havde endda en splinterny amerikansk Ford V8. Vi ignorerede deres hævdede pegefingre og startede først hen på eftermiddagen efter vores bytur. Heldet var med os, bilen opførte sig eksemplarisk. Vi vidste heldigvis ikke at vandpumpen var gået i stykker.

Vejen til passet var som det ses på foto snoet og med en meget simpel belægning bestående af skærver og dertil meget smal. Vi mødte kun én bil på hele passet, en englænder, og det ærgrer mig i dag at vi ikke standsede og fik en sludder med ham. Bilmassen var jo yderst begrænset alle vegne og jeg takker min skaber for at jeg i tide fik mulighed for at nyde en bilrejse inden smertegrænsen blev nået med det kaos af trafik, der nu overalt hersker i Europa.



Opstigning til Skt. Gotthard. Modkørende bil.



Bakkelandskab ved Col de Bussang, Frankrig.



Torino. Foran FIAT's administrationsbygning.

Milanos Centralstation kl. 17:10: Toget fra Hamborg med far og søster ruller ind på perronen. To 25-årige knægte kommer halsende i sidste øjeblik, vi var lige ankommet til byen. Det var en meget stram tids-

plan! Vi fandt et lille hotel og der blev jeg kontaktet af en portner, der ville veksle penge for os. "I skal mindst bruge 30.000 lire, hvis I skal i byen i aften", sagde han. Den sum penge lød for os som noget nær det



*Fra oven:
Far og søster går
i "seng".*

*Schweiz. Gade i
Gimbiasco.*

astronomiske. Vi var kun vant til at bruge en daler til et krus en hel aften i København, der tilmed inkluderede musik af international klasse, såsom Svend Asmussen og Leo the Lion. Vi fandt dog ud af at 30.000 lire ikke var så stort et beløb endda, da vi senere gik ud i den varme sommeraften i storbyen Milano. Min far var iklædt hvidt tropetøj, så han var den eneste i vores selskab der lignede en rigtig globetrotter. Til trods for at det var hans første tur til udlandet overhovedet.

Næste morgen skulle vi så til Turin og forevise bilen for FIAT-fabrikken. Da vi spurgte en af de flotte færdselsbetjente om vej til Turin, forstod han ikke et muk. Først da vi fik rullet lidt på tungen og sagde TORINO lyste hans latinske ansigt op i et stort smil og han viste os vej.

FIAT lå som nu udenfor byen. Vi fik fat i en af lederne, som tog pænt imod os. Der var ingen tegn på forundring over at det gamle automobil havde taget den lange tur. Det skuffede os lidt, men måske fandt de at det var en selvfølgelighed. Hvad lederen ikke var, det var dog personalet, der hang ud ad vinduerne og kiggede på de sære nordboere, især min søsters lyse hår vakte nogen opsigt. En bil

blev stillet til vores disposition og med den kørte vi gennem fabriksanlægget. Højdepunktet var i mere end én forstand kørslen på testbanen på taget af den legendariske Lingotto-bygning i Torino. Det er der vist ikke mange danske bilister, der har prøvet.

Efter den fantastiske kørsel på FIAT's testbane kørte vi sydover. Det var meningen at vi skulle opholde os et par dage ved Rivieraen og så ellers køre hjemover. Jeg skulle begynde nyt arbejde på Bornholm 16. juli og bilen kunne jo ikke køre så hurtigt.

For at komme til Frankrig var vi nødt til at forcere Col de Tende på grænsen mellem Italien og Frankrig. Det gik også fint, men da vi havde kørt nogle kilometer efter tunnelen, som var ualmindelig ulækker med vand drivende ned ad siderne og direkte regn fra toppen, kom der nogle besynderlige lyde fra bagtøjet. Vi standsede og opdagede til vores rædsel at differentialet var gået i stykker: Mens vi holdt der samledes en del mennesker i den lille landsby, hvor vi var standset. En venlig dame kom med en stol til min gamle far, og siden udspandt der sig en samtale på engelsk/skolefransk og diverse fingertegn. En hjælpsom ung mand fortalte at hans far havde en cementmølle længere nede ad vejen til Nice, og at han kendte direktøren for Simca i Nice personligt. "Kør dertil, jeg skriver et par ord på en seddel, som I kan give ham". Der kørte vi så uhyre varmsomt hen til manden i møllen, der modtog os meget venligt. Han fik kontakt til Simca-manden og det blev bestemt at vi kunne trille til Nice, der kun lå ca. 25 km væk. Det var ned ad bakke og vi kunne køre på frihjul. Væl ankommet til Simca-manden, en ulasteligt klædt herre i habit og slips, der var orienteret om vores ankomst og lo-

vede at gøre alt hvad han kunne for at hjælpe os. Da han nok mente at reparationen ville tage nogle dage sagde han disse ord, som jeg aldrig glemmer: "Må det være mig tilladt at foreslå selskabet et hotel i den indre by? Gør det noget at det ikke er i den dyre prisklasse?" Hvilket var meget diskret og i sandhed meget vigtigt, da vi som sagt ikke havde mange penge på os. Som sagt så gjort, han viste os dertil og det viste sig at være en mindre pension, hvor der var pæne værelser med et tekøkken, hvor vi selv kunne lave vores mad.

Hver dag gik min fætter og jeg til autoværkstedet for at høre nyt. Det lød ikke alt for lovende, idet man først anbefalede os at køre til Italien for at få et originalt differentiale, hvilket vi dog afviste. Så var heldet med os igen, idet der mirakuløst viste sig at være et i Paris. Og som noget helt usædvanligt blev det sendt per luftpost til Nice, hvilket også var en stor cadeau til os.

Det var et originalt kron- og spids-hjul – fabriksnyt – og de arbejdede natten igennem for at montere det. Vøgnen var klar tirsdag den 12. juli kl. 10.

Nôtre Dame, Paris.





Vi fik således et uventet ophold i Nice på en uge, hvilket lige var ved at gå mig på nerverne, da der så kun var 5-6 dage til at køre hjem i. Det var jo en noget snær tidsplan, men alternativet havde været at efterlade vognen i Frankrig, hvilket heller ikke var så gunstigt.

I Nice var der ikke andet end at nyde livet, og man må sige at det var et heldigt sted at havarere i sommertiden, hvor vi kunne bade og slentre rundt i byen. Min far, der som sagt var 60 år og på sin første udlandsrejse, var en nem rejsefælle. Undtagen hvad det gastronomiske angik. Vi havde dåsepølser med hjemmefra, men sennep – det skulle der til. I en nærliggende lille merchandise spurgte jeg efter sennep. Men hvad var det nu at sennep hed på fransk? Jeg forsøgte mig med senNEP – eller la senepe – men mon ikke den rare købmand kunne tyde mine fortvivlede forsøg – til pølserne skulle der jo øl – jo, købmanden havde da øl. Da ugen var omme havde han udsolgt.

Vi kørte fra Nice tirsdag morgen den 12. juli kl. 10. Jeg skulle være i Særslev på Falster senest søndag den 17., da jeg med vognen skulle med Bornholmer-båden søndag aften kl. 23. Vi sneglede os op gennem Rhône-dalen. Der var dejligt lunt! Så lunt at vi måtte have kalechen slået op og skære nogle papirstykker til næsen for ikke at blive forbrændt.

På vejen gennem den hede Rhône-dal skulle vi da også have middagsmad. Min far var ikke meget for det franske, men vi bestilte en gang kød med kartofler og en gang dejlig dessert. Først kom der en skive tørt kød uden kartofler, derefter kom kartoflerne – uden kød. Og til sidst ost. Og vi havde glædet os til fromage! (som på fransk betyder ost. Red.)

Vi kørte dag og nat uden afbrydelse. Det var strengt, især for min far, der måtte sidde og småblunde i bilen. Min fætter og jeg sad og sang for hinanden i angst for at falde i søvn. I Belgien gik dynamoen. Utroligt nok lige udenfor en elektromekaniker, som havde en ombytningsdynamo stående på hylden.

Lige før grænsen ved Padborg punk-



FIAT'ens senere virke i Statskovbruget: På Gjøddinggård 1950.



December 1950. Hjem fra jagt med en råbuk.

terede vi – igen. Den gamle FIAT ville åbenbart ikke til Danmark. Vi måtte så påsætte det dårligste dæk vi havde med slidbane og finde os i den irriterende slask-slask-lyd, der ledsagede os hele vejen til Falster. Søndag morgen den 17. juli 1949 klokken 06.00 kørte vi ind på gårdspladsen i Særslev. Der blev tid til et lille hvil og et tiltrængt bad. Kl. 21 startede jeg alene mod København og Bornholmer-båden og en helt ny tilværelse begyndte for K5653.

Lad mig slutte med et par bemærkninger om vognens næste prøvelser. Cirka et par uger efter ankomsten til Bornholm – som tjenestevogn ved forstsvæsenet – gik det nyistandsatte differentiale igen i stykker. Jeg kørte på en lånt motorcykel til Ringsted Autoophug og fik et gammelt originalt kron- og spidshjul, og det holdt min tid ud. I Rønne fik jeg kontakt med en meget usædvanlig elektromekaniker. Han var vældig interesseret i at få vognen til at køre driftssik-

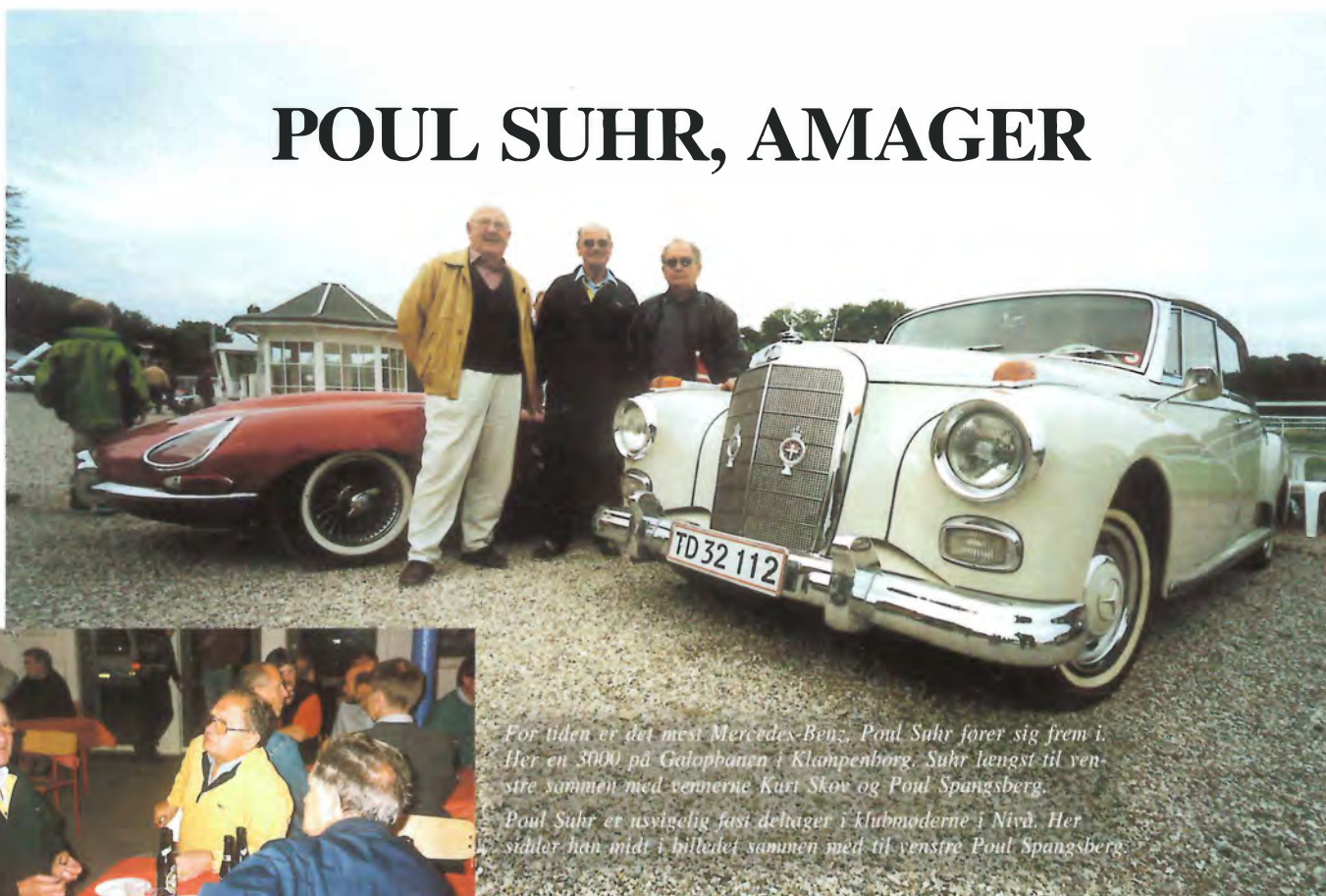
kert. Han foreslog at affræse vulstfølgene og påsætte fire gamle Chevrolet kanttrådsfælge. Derefter kunne jeg købe fire fabriksny Michelin-dæk - og så var den sag i orden.

Dernæst anbefalede han at vognens magnetsystem afvikledes og vognen blev tændingsmæssigt ført ajour med strømfordeler, hvilket skete. Så med skam må jeg melde at jeg i efteråret 1950 solgte en i mange henseender uoriginal FIAT 501.

PS:

Jeg har et originalt vulstfælghjul fra turen pålagt en cirkulær glasplade stående i min stue som sofabord til erindring om min første tur til Italien i egen vogn.

POUL SUHR, AMAGER



*For tiden er det mest Mercedes-Benz. Poul Suhr fører sig frem i. Her en 3000 på Galopbanen i Klampenborg. Suhr længst til venstre sammen med vennerne Kurt Skov og Poul Spangsborg.
Poul Suhr er usvigelig fast deltager i klubmoderne i Nivå. Her sidder han midt i billedet sammen med til venstre Poul Spangsborg.*

Der er mere end én Poul Suhr i DVK. Egon Wang Neesgård har besøgt den ene af dem – ham på Amager, mangeårigt medlem af DVK.

Poul Suhr, Auto Genbrug, Krimsvvej på Amager, er født i 1925, men alderen trykker ham ikke, hvilket vi oplever hver gang der er møde eller træf.

Han er, som så mange medlemmer af DVK, miljøskadet fra barnsben. Hans far var mekaniker, først som selvstændig i Nykøbing F, senere arbejdede han i over 30 år hos K.W. Bruun. En onkel, Rudolf Suhr, var autoophugger på det gamle jernbaneterræn på Vesterbro i København. Men nogle år var de begge værkfører hos Angelo Andersen, der i 1929-30-31 havde importen og forhandlingen af Hupmobile. Lille Poul havde derfor sin gang hos Angelo Andersen, lidet anende at han 15 år senere skulle brænde på hans niece og blive gift med hende.

Poul Suhrs karriere begyndte allerede i 1939, hvor han kom i lære som mekaniker hos FIAT-manden Harry Brinks. Det var dengang, det vi i dag

kaller veteranbiler var nye. Han har stadig stor kærlighed til gamle biler, og han har haft mange af dem i årenes løb. Desværre har han ikke fotograferet dem allesammen, så vi må nøjes med et udpluk af udvalget. Hvor mange husker ikke hans dejlige lille Wanderer, som deltog i mange løb og adskillige udstillinger. Den blev i lighed med mange andre solgt. Et godt tilbud frister altid Poul Suhr, også når det gælder køb, så det er altid spændende at se, hvad han kommer i næste gang.

Efter endt læretid begyndte han at handle med biler, så fra 1946 til 49 var han selvstændig. Men et godt job hos Erik Sommer i Uplandsgade trak alligevel så meget, at det blev en fritidsbeskæftigelse at handle med gamle biler. Poul Suhr blev hos Sommer til 1955. Derefter kom han som værkfører til Volvo-forhandler Svend Petersen, Omøgade og senere Jagtvej, men Suhr ville være selvstændig. Når man kender lidt til Poul Suhr, forstår man det godt. Han er en bestemt mand, der vil selv.

Han startede sin forretning Auto Genbrug i 1969 i et mindre lokale, men i 1984 købte han Sies Lak- og Farvefabrik, som er hans nuværende domicil. Det er en kæmpebygning,

der er på ca 5000 m², så der er plads til nogle biler. Der er alene ca. 160 biler til salg, foruden de mange tusinde reservedele. Selv siger han, at der er alt for meget, men for den der mangler en stump, stor eller lille, er det et slaraffenland. Der er ikke så mange tilbage i bilbranchen, der kan besvare en veteranbilentusiasts tekniske spørgsmål, men Poul Suhr har en glimrende hukommelse og en meget stor viden, som han gerne øser ud af. Han har gennem et langt liv med biler et meget stort kendskab til det, han handler med i dag.

Det er nærliggende at spørge ham, om han har hugget fine gamle biler op, især i begyndelsen af sin virksomhed, hvor det jo bare var gamle biler, der ikke kunne mere. Det har han faktisk ikke. Derimod har før omtalte onkel før 2. verdenskrig hugget adskillige ædle biler op alene med det formål at pille krølhår ud af indtrækket. Det kunne genbruges i en vareknapp tid. Selv har Poul Suhr skånet de historisk interessante køretøjer.

Om føje år, når han trækker sig tilbage, fortsætter en søn virksomheden, så det stadig vil være muligt at finde reservedele i Auto Genbrug på Amager.



Købmand Kirschheiner i København kørte i denne utroligt velbevarede Dodge 1921 til mange år efter Anden Verdenskrig. Malingen var slidt af i store felter, men rusten var den ikke. Den endte hos Strøjer Hansen.

Lincoln V12 1933.



Hudson 1939.

Denne elegante Rolls-Royce Phantom 1 (ex Svend Tybjerg-ex Poul Tybjerg) havde Poul Suhr i 15 år – nu ejes den af Gunnar Falk.



Poul Suhr har også en ärrække haft en Harley-Davidson med sidevogn. Her føres den af Henrik Gervil med Hans Led i sidevognen. Harley'en siges at være fra 1926, men må være moderniseret, for forhjulsbremser kom først i 1928.



Pin-up foto af Poul Suhrs Wanderer 5/15PS 1923 – en vogn der med en 4-cylindret motor på 1.220 cc og 15 hk ved 1.800 omdrejninger løb 80 km/t.

Opel Admiral 1939 4-dørs cabriolet – en meget stor vogn, men med samme karrosseristil som Opel Kadett og Olympia.



8-cylindret Buick 1931 cabriolet.

Man er vel gammel FIAT-mand. Her er en 500 Topolino og en 502 – i tidens løb har Poul Suhr haft 5 FIAT 501 og 502, både åbne og lukkede.



Austin Seven 1931.





OM DANSKE VOGNE UDEN PAPIRER

Af Bent Munter

Da der sikkert er andre end mig der kommer ud for at skulle indregistrere en tidligere dansk registreret vogn, som er uden papirer og uden at man kender den sidste registrerede ejer, vil jeg fortælle hvordan jeg klarede problemet.

I 1996 købte jeg en Rover P4 1950 uden papirer, som Skandinavisk Motor Co. importerede i sin tid. Så jeg ringede til SMC og ad lange omveje kom jeg i forbindelse med Elin Bothmann, der havde med det gamle arkiv at gøre, og hun sendte mig bekræftelse på at vognen var importeret 13/9 1950 og solgt gennem autoforhandler G. Christensen, St. Heddinge, som havde fået den 19/9 1950. Men hun kunne også fortæl-



le at forretningen ikke eksisterede mere og at manden var død. Jeg kom i kontakt med hans datter, men alle papirer var smidt ud forlængst.

Jeg stillede med den så kunne jeg få lov til at betale registreringsafgift en gang til. Men det var jeg jo ikke meget for, så jeg satte en annonce i Stevns-Bladet med billeder af hvordan den så ud da jeg købte den, og om der var nogen der kunne huske den – og det var der.

I mellemtiden havde jeg sendt en ansøgning til Rigspolitichefens dataafdeling om at få udstedt erstatningspapirer på vognen, sammen med erklæringen fra SMC. Jeg fik tilladelse til at få den registreret, men skulle stille med en attest fra Told og Skat om at der var betalt registreringsafgift, og der rentede jeg hovedet mod en mur.

Den mekaniker der som han sagde havde serviceret den fra 59 til 64 ringede og fortalte at den dengang var ejet af Grønvolds Trælast i St. Heddinge og ydermere levede den første ejer stadig og han kunne oplyse at den var indregistreret med A 1070. Så nu troede jeg at den var hjemme. Jeg fik så det råd at jeg skulle prøve Næstved Told og Skat, men trods alle mine oplysninger fastholdt de det samme som i Odense, at den havde mistet sin identitet, så jeg skulle betale igen, men som hun sagde så kan det jo ikke blive mange basøre. Men nu var jeg efterhånden blevet så sur og stædig så jeg fortalte hende hvad jeg mente om det, og at Rigspolitiets dataafdeling ikke kunne forstå at de ikke kunne finde ud af det. Så kunne jeg pludselig få en formular, som jeg i udfyldt stand skulle sende til Høje Tåstrup skatteregion, og det gjorde jeg så.

Jeg stillede på Odense Told og Skat med de papirer jeg havde fremskaffet (enfoldig som jeg var) og fik den besked at den jo havde mistet sin identitet, så når jeg var færdig med den skulle

Vejledning

Told-Skat Høje-Taastrup
MOTOR
TOLD SKAT

26. maj 2000

Bent Munter
Pederstrupvej 58
5210 Odense SV

Registreringsafgift af motorkøretøjer mv

A. Regionen ekspederer et stort antal sager vedr bortkomne toldokumenter med henblik på udstedelse af erstatningsattester. Dette er et stort og tidkrævende og for Told+Skat som oftest ikke lønsomt stykke arbejde. Der er derfor iværksat følgende ordning

- Såfremt både registrerings- og toldattest er bortkommet, må vedkommende først søge Centralregistret for Motorkøretøjet om tilladelse til at lade køretøjet indregistrere.
- Foreligger en sådan tilladelse må vedkommende ansøge endvidere skaffe rimelig dokumentation for køretøjets oprindelige afgiftsstatus. Dette kan ske i form af breve, gamle fotografier af køretøjet med ejer, udskrifter af salgsbøger, testamenter e.l
- Såfremt det herved sandsynliggøres, at køretøjet tidligere har været indregistreret herhjemme med "klausulfrit" toldokument, **kan der ved hjemregionen udstedes afgiftsattest** med samme afgiftsstatus som den senest formodede, idet kopier af den fremlagte dokumentation må vedlægges ekspeditionen som bilag.

B. De nævnte køretøjer betegnes ofte af de interesserede som "veteraner", og har almindeligvis stor historisk interesse for de pågældende. Denne interesse følges ofte op af et ønske om at vide mere om køretøjet, fx hvornår det første gang blev registreret eller oplysning om første ejer.

- Told- og Skatteregion Høje-Taastrup kan ikke afse ressourcer til en sådan eftersøgning; men alle interesserede er velkomne til efter aftale at besøge regionen og gennemse de gamle arkiver og bøger.

Du må derfor, hvis du vil videre i efterforskning en ringe til regionen på tlf 43 58 73 00 og aftale en tid, med Lise Lorentzen.

Venlig hilsen
Kurth Korsgaard

Told- og Skatteregion Høje-Taastrup Tlf 43 58 73 00
Helgeshøj Alle 9 Fax 43 52 21 28
2630 Taastrup



rer jeg havde, havde jeg ikke kun sandsynliggjort at vognen havde været registreret, men jeg havde jo bevist det, så hjemregionen skulle bare skrive mig en afgiftsattest. Men jeg var også velkommen til at besøge dem, hvis jeg var interesseret i at finde ud af mere om bilens oprindel-

se, så kunne jeg selv gennemgå deres gamle arkiv. Så det gjorde jeg, og det har jeg ikke fortrudt, jeg traf nogle flinke mennesker der satte mig ind i hvor jeg skulle lede (samtlige gamle toldpapirer fra hele landet er samlet der). Det tog mig halvanden time, så fandt jeg den, den var regi-

streret i det nu nedlagte Fakse Toldkammer. Jeg fik en kopi af siden hvor den stod opført med pris, afgift og det hele, samt en genpart af toldattesten. Så var jeg fri for at gå ned til Told og Skat i Odense.

Alt i alt en udbytterig dag.
(Før personlig henvendelse i Høje Tåstrup skal man aftale tid. Red.)

NOTER

Veteran Tidende har den fordel frem for dem der er uforsigtige nok til at udgive bøger at vi i et følgende nummer kan bringe rettelser når vi har kvajet os. Og det undgår man desværre ikke. Vi er glade for at nogen gør os opmærksom på fejl, som Svend Carstensen, der oplyser at den Tatra, der var afbildet på side 14 af oktober-nummeret af VT ikke var en type 57, men 75, oven i købet med Sodomka karrosseri. Type 75 ligner meget 57A, men er større. Motoren er på 1.7 liter og har 30 hk mod type 57A's 1.15 liter og 20 hk, og har hydrauliske bremses imod mekaniske. Vognen er en eksportmodel med rattet i venstre side. Den har dog efter ejerens oplysning altid kørt i Tjekkoslovakiet. Sodomka karrosseriet adskiller sig i linjerne ikke meget fra standard-karrosseriet, men er mere upraktisk fordi man ikke kan løfte hele fronten. I stedet er forskærmene faste og ud i ét med trinbrætterne – begge dele skal afmonteres hvis man skal justere boksermotorens ventiler!

Bilen har et overgear, en ekstra tandhjuludveksling, der kan indrykkes med en ekstra gearstang og virke i forbindelse med alle 4 gear – ifølge ejeren en behagelighed ved langturskørsel, der foregår komfortabelt med 90 km/t.

Og ejeren er fra Slovakiet, hedder Ivan Polak og taler svensk! Han havde kørt bilen til Båstad på 3 dage og har flere gamle biler, blandt dem en Skoda 430 1930, som han var i Båstad med sidste år.

...

Og Kai Daugård Madsen og flere har haft rettelser til billedteksterne fra

CCCC på Holmen. På side 15 øverst er det korrekt at nr. 71 er en Alfa Dana Formel Junior fra 1959 kørt af Mogens Christensen. Den grønne vogn som er foran er Erik Justesens Lotus 22 Formel Junior fra 1962. Billedet fortæller bedre end ord om den eksplosive udvikling, racervognene gennemgik på mindre end to år, og hvorfor så mange små firmaer, som Alfa Dana, måtte stoppe produktionen, skriver Kai Madsen. Det er rigtigt at Otto Reedtz-Thott har en Lotus 11, men den han sidder i på billedet på side 18 er en type 19, også kaldet Monte Carlo, fra 1959-60. Det var Lotus' første racersportsvogn med motoren bag føreren. Nederst til højre på side 19 er det ikke to Lotus 11 men 23B, der smyger sig indeni. Den grønne køres af Erik Justesen og den røde af Karsten Ree. Ty-

pe 23 og 23B kom i 1962 og blev fremstillet i flere år, de blev først umoderne da FIA ændrede klasseinddelingen.

...

Leif Kongsø, speaker ved Viking Run, er glad for de pæne ord fra Tommy P. Jensen og hans far i VT oktober. Kongsø giver Tommy ret i at der savnedes nogle flere gamle biler og opfordrer deres ejere til at deltage. Roskilde Amerikaner Bil Club, der står for arrangementet, har gennem en årrække også tegnet DVK-sektionen American Automobiles, og DVK fungerer faktisk således som medarrangør, skriver Kongsø. I år deltog 782 amerikanske køretøjer og der blev uddelt præmier i 31 klasser, der spændte fra først i tyverne til vor tid. Næste Viking Run holdes i første weekend af august 2002.

Løse prøvenumre

Når dette læses har Færdselsstyrelsen med frist 24. november holdt en høring om skærpede regler for leje af løse prøvenummerskilte, i tilknytning til et lovforslag trafikministeren fremsatte 5. oktober. Blandt de mange indbudte organisationer var Motorhistorisk Samråd, og vi håber at høre nærmere. Færdselsstyrelsen skrev i sit oplæg at lovforslaget om at forhøje prisen for leje af løse prøveskilte fra 20 til 100 kroner per dag

især skyldes et ønske om at hindre et voksende misbrug af skiltene. Det foreslås derfor også at tilladelsen til at leje løse prøveskilte højst skal kunne gælde 14 dage og at de selvkøbende skilte tidligst kan udstedes 5 dage før gyldigheden begynder. Det er tanken at skærperne skal træde i kraft til nytår, uanset om Folketinget vedtager lovforslaget om blandt andet prisforhøjelsen.

DANMARKS RADIO 75 ÅR

- med biler i de 70

På falderebet i Danmarks Radios jubilæumsår har vi samlet en lille fotokavalkade med Statsradiofoniens optage- og reportagebiler.



Den gamle postbil blev i 1930 Statsradiofoniens første reportagevogn.

Tidligt begyndte der at udkomme bøger om Statsradiofonien, den interesserede kan hente uoverskuelige mængder af oplysninger i dem. Allerede 15 års-jubilæet gav anledning til et tobindsværk og siden er det gået slag i slag.

Foruden generelt historiske værker er der kommet erindringsbøger og historiske afhandlinger af markante personer som kammersanger Holm, generaldirektørerne F.E. Jensen, Laurits Bindsløv og Sølvhøj og af Aksel Dahlerup og Gunnar Hansen. Særligt om den tekniske side af sagen skal fremhæves en bog Danmarks Radio selv udgav i anledning af 60 års jubilæet i 1985, "Statsradiofoniens Teknik", af forhenværende afdelingschef H.C. Jørgensen. Den behandler teknikken i såvel radio som fjernsyn fra de tidligste dage op til 1960 og herunder indretningen af bilerne. Denne bog har været hovedkilden til de følgende oplysninger. Vores fotografier dækker nogenlunde samme tidsrum.

Billederne fra efterkrigsårene er for størsteparten optaget af nu pensioneret kontrolchef Henning Nielsen, som også har bidraget til billedteksterne

Man regner altså Danmarks Radios historie fra at staten i 1925 overtog den indtil da privat drevne radiofoni. Der gik yderligere fem år inden Statsradiofonien fik sin første reportagevogn. Indtil da havde man kun kunnet sende fra studierne, og fordelingen af radiolyden til og fra provinsen foregik via telefon- og telegrafledninger, herunder søkabler. Lydkvaliteten var elendig, selv over

korte afstande, og i begyndelsen foregik modtagelsen i de få hjem der kunne modtage noget med krystalapparater. Oftest med hovedtelefoner, var der endelig højttalere var de af yderst primitiv konstruktion.

I 1930 blev det noget bedre, da Statsradiofonien aftalte med Post- og Telegrafvæsenet og med de større telefonselskaber, at der i alle vigtigere kabler blev medtaget særlige radiofoniledninger med forstærkere. Endvidere oprettedes forbindelse til udenlandske transmissionsnet. Lampemodtagerne vandt hurtigt indpas frem for krystalapparaterne.

Og i 1933 blev både radiosenderen i København forstærket og den kraftige Kalundborg-sender blev taget i brug. De ældste af os kan huske at radiospeakerne annoncerede: - Danmarks Radio, København-Kalundborg.

Den første reportagevogn krævede ledningsforbindelse til nærmeste transmissionssted. Men allerede den berømte "mahognivogn", som anskaffedes i 1932, var udstyret med transmissionsmateriel baseret på radiotransmission mellem reporteren og det sted, hvor man kunne komme i forbindelse med ledninger, der egnede sig til viderebefordring. Den mindste sendeenhed var en rygsæk-sender, der faktisk var med en FM-sender på 45 MHz og med en effekt

på 0.2 watt, som med lette batterier kunne fungere i op til 30 timer. Nu var kvaliteten forbavsende god – i fri luft indenfor ca. 500 meter, hvis senderen blev benyttet inden døre kun en femtedel af det. Og i ganske særlig gunstige tilfælde kunne man komme op på flere kilometer.

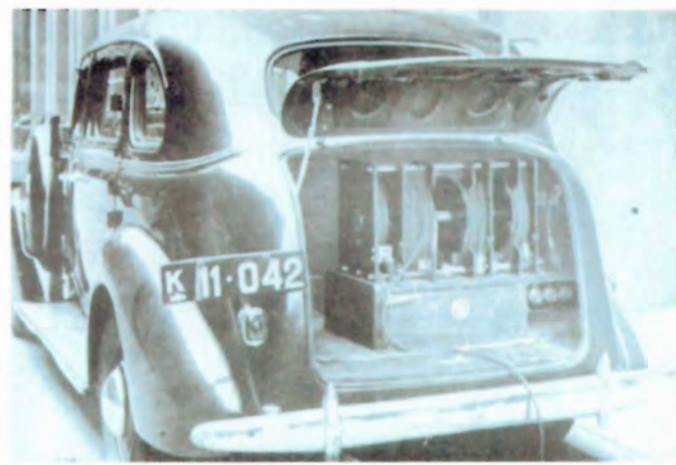
Til anbringelse i transmissionsvognen anvendtes en 8 watt sender, også på ultrakorte bølger, 42 til 45 MHz. Rækkevidden var stort set begrænset til hvor langt øjet rakte. På "radiovognen" kunne dog rejses en sendeantenne, der med større bølglængde rakte 15 til 20 km. Men lydkvaliteten var ringere end med FM og mere udsat for støj og andre forstyrrelser. Senere igen gik man over til ultrakorte bølger, men det er en anden historie.

Den første optagevogn fik Statsradiofonien som sagt i 1930. Det var en halvgammel Ford T ca. 1922 kassevogn, der sikkert hidtil havde gjort tjeneste hos Post- og Telegrafvæsenet, under hvilket radiofoniens teknik i mange år sorterede. Ford T kassevognen var godt pakket med udstyr.

I 1932 kom den snart landskendte "Mahognivogn". Den var nu ikke af mahogni men af af teaktræ. Den blev bygget op på et Bedford lastbilchassis, efter al sandsynlighed leveret af den største Bedford-forhandler, F.

Den berømte "mahognibil" – Bedford 1932.





Bülow & Co. – som også meget vel kan have lavet karrosseriet. Mahognivognen blev kendt land og rige over. Iført lang frakke og med blød hat stod Aksel Dahlerup indenfor et rækværk på vognens tag og lavede sine berømte reportager fra de store broindvielser i 1930'erne. I begge ender af vognen rejstes tynde master med antennen spændt imellem. Køretøjet blev anset for at være en transmissionsvogn, men fik dog også udstyr til optagelse på lakplader.

Mahognivognen blev langlivet. Da fjernsynet var kommet i gang, blev den over 20 år gamle vogn i sommeren 1953 udlånt af lydradioen og fik løst installeret udstyr til et filmproduktionshold. Den blev nu anvendt som filmvogn, til den endelig i juni 1956 blev afhændet efter at være blevet afløst af en egentlig filmvogn.

Bedford'en blev dog ikke hugget op, men overtaget af et symaskinefirma, der havde den i reklameøjemed. Den burde være kommet til Danmarks Tekniske Museum, men dens endelige skæbne er ukendt.

I sommeren 1937 anskaffedes en Chevrolet personbil på langt chassis. Den skulle kunne komme frem hvor Mahognivognen havde svært ved at køre. Chevrolet'en blev pakket med registreringsudstyr, dvs. apparater til at optage med, og det bestod dengang i at man skar lakplader. Statsradiofonien tog ganske vist året efter den magnetofoniske optageteknik i brug, som Petersen og Poulsen havde opfundet 40 år før, men den var ikke praktisk anvendelig endnu udenfor studierne.

Chrysler i 1954 ved passage af grænsen mellem Tyskland og det fransk styrede Saarland. Det lavede Willy Reunert og Svend Alkærsig en udsendelse om. Den tyske ølbil er en Borgward.

På forsædet sidder på det ene billede den senere kontorchef i DR S.A. Hansen og ved lakpladeapparatet senere kontrolchef L. Amorsen. Apparatene var ophængt så de altid kunne stå vandret og kunne på den kolde tid varmes op. Vognen var selvforsynende med strøm, og i bagagerummet var desuden tromler med mange meter kabel. En mikrofonforstærker var installeret i bilens instrumentbræt sammen med potentiometre.

Chevrolet'en blev taget i brug i begyndelsen af 1938, den blev meget anvendt og kørte også efter krigen. Som en kuriositet kan nævnes at da de udenlandske firmaer et par år ind i krigen ikke mere kunne levere friske lakplader fandt man ud af at rense gamle, og de rene plader af aluminium eller glas blev derefter påsprøjtet en lak, som udvikledes i samarbejde med Sadolin og Holmblad. Man kan tænke sig at værdifulde optagelser på den måde gik tabt. Endnu i efterkrigsårene blev der gjort flittig brug af lydpladeoptagelser.

I begyndelsen af 1946 indkøbtes to Willys Overland Jeep Station Wagon'er og knap et år senere to til. De var ikke firehjulstrukne, men trak kun på baghjulene. I efteråret fik Statsradiofonien varedirektoratets tilladelse til at købe to Chrysler personbiler. Alle disse vogne blev forsynet med forstærkerudstyr og skæreapparater til pladeoptagelser, men det var mest omfattende i Chryslervognene. Det var vigtigt også for disse vogne at de var selvforsynende med strøm, men mærkeligt nok arbejdede man kun med udvidede batterianlæg, ikke med en særskilt motordrevet generator – det kan være

Den lange Chevrolet fra 1937.

Det er ikke en jukebox, men udsigten på forsædet af en Chrysler fra lige efter krigen.

Fortsættes side 32





Chrysler og et par af Jeep Station Wagon'erne ved et gællisk Hamlet-gæstespil på Kronborg.

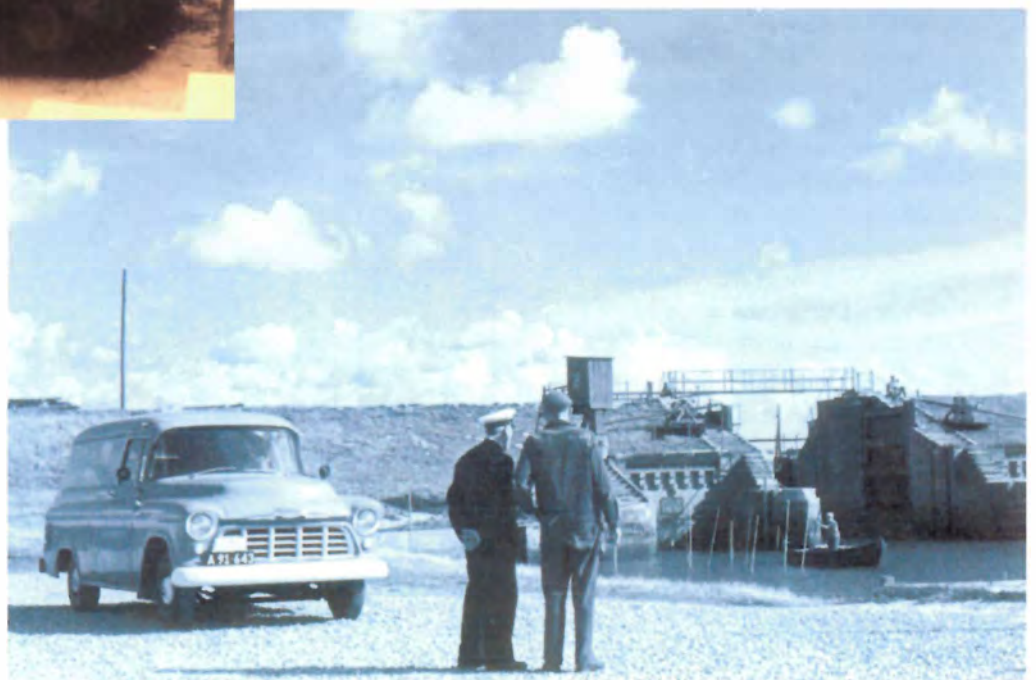


Ved Dronning Elizabeths statsbesøg i maj 1957 fungerede igen en udrangeret postbil som reportagevogn. Man kunne stå op og betjene apparaterne. Det er en Chevrolet 1946 – sammen med Forðs amerikanske V8-lastvogne vakte de umådelig opsigt herhjemme, Chevrolet'erne dog også fordi de efter den tids målestok var fuldstændig lydløse. Chevrolet havde lanceret grinet i 1942, men det så vi jo ikke noget til.

1956 var den første årgang Chevrolet varevogn med wrap-around forrude. Der står stadig Statsradiofonien på det hvide emaljeskilt. Der laves reportage ved Højer Sluse.



Henning Nielsen er 24. februar 1957 stoppet op på Hørvejen og har med sans for skyformationerne fotograferet en af Statsradiofoniens Chevrolet'er. Denne type så næsten ens ud 1947 til 53 – man skal ned i enkeltheder som dørhåndtag og skiltet på siden af motorhjelmene for at årgangsbestemme dem. At eksemplarer er blandt de seneste afsløres dog af trekantruden i fordøren.





Men nu står der Danmarks Radio. Apache-serien i 1958 var den første med dobbelte forlygter, den her er nu fra 1959. Og bagved en fra 1961 – så grim at kun vor tids FIAT Multipla kan konkurrere. Billedet er taget ved indvielsen af Fugleflugtslinjen i 1963.



Sideløbende med de større vogne anvendtes Opel Caravan. Her er en fotograferet i Gudhjem med et løst sæt af den danske Lyrec båndoptager. Man brugte også en transportabel Telefunken med elektriske motorer til forskel fra den gamle Maihak, der ligesom en rejsegrammofon skulle trækkes op med håndsving inden – og sommetider under – optagelsen. Deres ærbødige har selv prøvet det.



Den lange International Harvester model 63-64 afløste Chevrolet i 1965. Teknikerne var glade for Harvesteren, den var rummelig, men dens køreegenskaber var sådan at sædet bagi af og til kom i rotation. Der gik mange af dem som ambulancer, også herhjemme. Men i USA fik de ry for at forulykke med patienterne.



man ikke kunne klare støjproblemet. Foruden optageapparaterne havde vognene små FM-sendere, herunder rygsæksendere, som reporterne kunne bære med sig, nu i op til 2 kilometers afstand i frit terræn

I foråret 1951 blev registreringsteknikken ændret radikalt fra plader til bånd, og de to Jeep Station Wagon'er og den ene Chrysler blev indrettet med hver to båndapparater og specialforstærkere. De to første Jeep Station Wagon'er blev afløst af tre ny biler og den anden Chrysler blev holdt i reserve i et år med det gamle skæredstyr til plader, hvorefter også den blev bygget om. Chrysler'ne blev med deres rummelighed, solide konstruktion og gode køreegenskaber anset for overordentlig anvendelige, også til langtursopgaver og var i en række år meget benyttede til reportager ude i Europa.

I 1953 begyndte man at planlægge en ny type vogn, der foruden det nyeste optageudstyr skulle byde på samme muligheder for at arbejde med flere mikrofoner og for at redigere i båndene som man havde i studiernes regirum. Den første vogn som blev indrettet på den måde var en syvpersoners Chevrolet. I 1953 rådede Statsradionien over i alt 8 reportagevogne, nemlig fem Willys



Fjernsynets første ob-vogn var købt færdig i England. Her fotograferet i Rebild Bakker sammen med en Chevrolet ca. 1954.

Overland Station Wagon'er, to Chrysler og den ny Chevrolet.

Også fjernsynet gik over til Chevrolet, der blev i 1954 anskaffet nogle hensigtsmæssige Chevrolet-vogne, den ene kom til at rumme den tids bedste 16 mm kameraer af fabrikterne Cameflex og Arriflex, og særskilte Lyrec lyd-optagere. Der var endnu en del år til at man kunne lave reportage på videobånd. Den anden Chevrolet havde mikrofoner, belysningsanlæg og strømforsyning. Et kapitel for sig er fjernsynets store ob-vogne – ob for outside broadcast.

Den første blev købt som komplet byggesæt af det britiske firma PYE. Chassiset var Austin og karrosseriet meget engelsk i stilen. Senere kom en opsigtsvækkende Mercedes-Benz med to foraksler. I dag er ob-vogne sættevognstog på op til 23 tons. I en række år var Chevrolet Statsradiofoniens foretrukne bilmærke. Men der var også Opel Caravan, Volvo Amazon, International, Borgward kassevogne, Volvo lastbil og vognparken voksede i antal og variation – og vi er efterhånden oppe i nutiden.

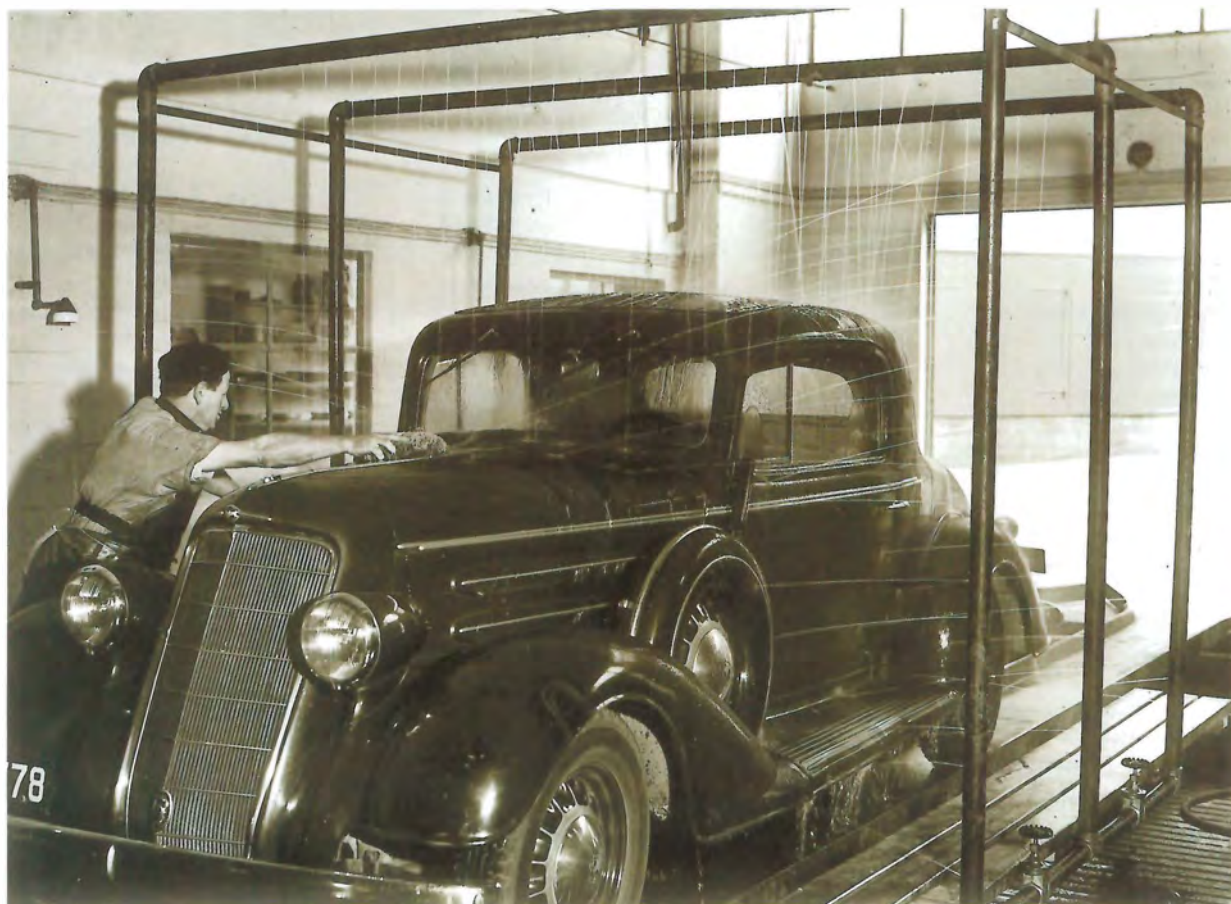
oer



Fjernsynets treakslede Mercedes-Benz ob-vogn forekom gigantisk da den var ny – nu er den en dvæg sammenlignet med de nyeste. Den blev naturligvis leveret af Bohnstedt-Petersen, hvis egen stenbider-model står bagved.



| | | | | |
|---------------------------------|---------------------------------|----------------------|-----------|----------------------|
| Knud Timm | Nørre Boulevard 23 | 8900 Randers | 8641 1751 | Chevrolet |
| Bo Møller Nielsen | Mellemvej 16 Vantinge | 5750 Ringe | 6266 1387 | |
| Ole Frank Devantier | Jørgen Roedsvej 3 | 4760 Vordingborg | 5537 1989 | |
| Allan Munck | Søborg Hovedgade 209 3. mf. tv. | 2860 Søborg | 3966 7676 | |
| Sønderborg Cylinder-Service ApS | Sundsmarkvej 42 | 6400 Sønderborg | 7442 1012 | Austin Seven Nippy |
| Finn Borggård | Orebyvej 94 | 4990 Sakskøbing | 5470 5737 | MG B |
| Dan Egerup | Hornebyvej 5 | 3100 Hornbæk | 4970 3497 | |
| Barbara Walther von Loebenstein | Sandballevej 90 | 8382 Hinnerup | 8691 1440 | Jaguar XJ 6 |
| Per Lumholtz | Ellebækvej 18 | 2820 Gentofte | 3965 0818 | Ford Thunderbird |
| Per Kyster | Salekildevej 7 | 3200 Helsingør | 4879 7736 | |
| Jens Peter Klint Madsen | Søndermarken 6 Stevning | 6430 Nordborg | 7445 9799 | Willys CJ3A |
| Kim Rene Jensen | Ternrupvej 42 | 9510 Arden | 2083 2517 | |
| Kurt Johansen | Tøjhusavevej 20 st. tv. | 8900 Randers | 8640 1890 | SAAB 96 |
| Helle Rud Frandsen | Kirstinebjergvej 4 | 5792 Årslev | 6599 2075 | Ford Mustang |
| Carsten Duus Nissen | Sdr. Ringvej 3 A | 6500 Vojens | 7454 0254 | MG B |
| Jan Morsing | Elev. Egebergsvej 14 | 8600 Silkeborg | 8684 5495 | VW 1302 |
| Arne Olsen | Klaus Bernstensvej 100 | 5260 Odense S | 6595 8796 | Ford Taunus |
| Hans Pete Jensen | Gl. Landevej 50 | 7000 Fredericia | 7594 0418 | DKW |
| Michael Christensen | Jungersensvej 6 | 9800 Hjørring | 9890 2958 | Alfa Romeo GTV |
| Anders Nielsen Wommelsdorff | Torningvej 13 | 6070 Christiansfeldt | 2061 0311 | Ford 20 M |
| Knud Engedal | Hesselvang 12 | 7100 Vejle | 7583 9682 | Ariel |
| Birte Larsen | Lyøvænget 11 | 7000 Fredericia | 7556 3127 | FIAT 503 |
| Christian Ottesen | St. Hans Torv 30 1. th. | 2200 København N | 3536 0333 | |
| Kaj Groth | Annasmindevej 12 | 3300 Frederiksværk | 4068 0001 | |
| Janus Skaalum | Torsøvej 6 | 2610 Rødovre | | |
| Claus Stie Kallesøe | Willemoesgade 33 3. th. | 2100 København Ø | 3538 3708 | |
| Torben Lejre, Egeskov Agentur | Egeskovvej 14 | 4700 Næstved | | |
| Karsten Frederiksen | Vidtskuevej 28 1. tv. | 8260 Viby J. | 8611 3975 | Ford A2 |
| Niels Birkmand | Strøbjergvej 26 | 3600 Frederikssund | 4828 9272 | Mercedes-Benz |
| David Bo Hansen | Stenager 28 | 3600 Frederikssund | 2627 2384 | Mercedes-Benz 230 SL |
| Jørgen Riis Andersen | Bystykket 19 | 2850 Nærum | | |
| Peter Kirchoff | Holte Stationsvej 16 3. | 2840 Holte | | |
| Søren Jacobsen | Knøsen 31 | 2670 Greve | 4390 6628 | |
| Ronald Jørgensen | Ejlstrupvej 229 | 5200 Odense V | 6594 1547 | Harley Davidson |
| Jeff Rasmussen | Strandvejen 328 | 3060 Espergårde | 4917 0777 | |
| Carsten Bjørn Knudsen | Klavsebøllevej 21 | 5953 Tranekær | 6250 1544 | Renault 4 CV |
| Mads Gabel Madsen | Limgården 9 3. tv. | 2300 København S | 3296 9252 | Citroën ID 19 |
| Anders Højberg | Sandviggevej 7 | 3400 Hillerød | 4824 9282 | Vauxhall Velox |
| Harke Bahnsen | Holmevej 10 | 5683 Haarby | 6473 2828 | Jaguar Mk. II |
| Ebbe Thomassen | Solmarksvej 8 | 8240 Risskov | 8617 6524 | |
| Henrik Gurskov Madsen | Ved Sønderport 5 1. th. | 2300 København S. | 3296 2231 | |
| Henrik Pedersen | Magsvej 20 | 9000 Aalborg | | |
| Claus Hermann | Ejggårdsvej 17 | 2920 Charlottenlund | 3990 1120 | |
| Jakob Viggo Hansen | Valdemarsgade 72 2. tv. | 1665 København V | 3325 7324 | |
| Jacob Hallager Pedersen | Ved Linden 4 st. th. | 2300 København S | 2683 4364 | Willys M 38 |
| Kenneth Boye Hermansen | Vendersgade 9 5. th. | 1363 København K. | 4033 7080 | FIAT 500 |
| Arne Arvidsson | Tjärnvägen 6 | 55626 Jönköping | Sverige | |
| Peter Bødker | Liselundvej 78 | 7400 Herning | 9726 9363 | |
| Finn Thomsen | Brombærvænget 16 | 3200 Helsingør | | |
| Niels Jørgen Hansen | Lintrupvej 4 | 6660 Lintrup | 7485 5380 | |
| Kim Paamand | A. Andersensvej 65 | 8600 Silkeborg | 8680 1913 | |
| Brian Jensen | Lillegade 23 | 6240 Løgumkloster | 7474 5576 | |
| Poul Verner Pedersen | Nytorv 2 1. th. | 4660 Store Heddinge | 5650 2015 | NSU Special Max |
| Christian B. Pedersen | Slotsvej 62 A Karlby | 8543 Hornslet | | |
| Bent Hylkjær Nielsen | Birkevej 25 Raunstrup | 9670 Løgstør | | Volvo PV 544 |
| Viggo Breckling | Nr. Lyndelse Vej 22 | 5260 Odense S | 6595 9117 | NSU Max |
| Ole Dehn | Vestervænget 19 Lohals | 5953 Tranekær | | |
| Jens Chr. Bendixen | Kystvejen 70 Øster Hurup | 9560 Hadsund | 9858 8051 | Ford Popular |
| Tage Mikkelsen | Fuglegangsvej 14 | 7400 Herning | | |



Det var da fra den ene yderlighed til den anden. Den forrige konkurrence indbragte som omtalt ikke en eneste løsning. Røntgenbilledet i VT 293 satte derimod rekord – og ikke alene blev alle andre deltager-tal fra konkurrencer i såvel Bilhistorisk Tidsskrift som Veteran Tidende overgået, men løst anslået blev den hidtidige rekord henvend tredoblet.

Og af alle indkomne svar var kun ét helt ved siden af. Ikke hvad årgang angik, men bilmærke.

Det rigtige svar er at det er en FIAT 1400. Den blev præsenteret på udstillingen i Genève i marts 1950, og modellens første produktionsår var 1950. Det var FIAT's første egentlige efterkrigskonstruktion, med selv-bærende karrosseri i pontonform – meget tæt på Alfa Romeos samtidige 1900, men lidt mere forsigtigt i linjeføringen.

En indsender gør indsigelse mod at jeg skrev at den havde FIAT's første overkvadratiske motor – der var og-

så nogle mellem 1902 og 1907, dog mest racermodeller!

Men boringen var på 82 mm og slaglængden 66, altså meget lav stempehastighed. De 1.395 cc ydede i den oprindelige version 46 hk ved 4.600 omdrejninger. Tophastighed over 120 km/t, hvad der var pænt dengang. Motoren var anbragt langt fremme, så der var god plads i kabinen, som tilmed ingen kardantunnel havde, ved at man havde leddelt den meget specielt konstruerede kardanaxsel på midten.

1400 kunne fra begyndelsen fås som berlina (dvs. 4-dørs sedan) og cabriolet, fra 52 kunne desuden 1900-versionen fås som en meget elegant todørs coupé og fra 53 kunne 1400 leveres med dieselmotor.

1400-motoren blev fra 1953 brugt i SEAT's første model og FIAT selv forsøgte at holde modellen i live, den fik flere hestekræfter og blev efterhånden pyntet op med alskens fjas og fik i 1956 navnet Venezia. Det var det jeg mente med at den oprindelighed 1400.

En mere luksuøs udgave fra 1952 hed 1900 og havde med samme boring men en slaglængde på 90 mm et volumen på 1900 cc. Den havde fem gear frem og væskekobling. Denne motor blev også brugt i firehjulstrækkeren Campagnola og omtrent til 1980 i vare- og lastbilmodeller og traktorer.

Samlet produktionstal for alle 1400- og 1900-modeller noget over 150.000.

Det fremgår tydeligt af besvarelserne at flere har haft personlige erfaringer med modellen – det gælder også Deres Ærbødige, som kørte meget i en 1400 fra 1954, blandt andet på bryllupsrejse til Göteborg i 56. Baghjulsophænget var i virkeligheden hentet fra Cisitalia raceren, og køreegenskaberne var fremragende på tør vej. Derimod kunne den hverken stå fast i regn eller frost, hvad nok mest skyldtes den tids småribbede diagonaldæk. Der var et velfungerende ratgear – men et idiotisk bænksæde, et rent modefænomen, og det var jo inden sikkerhedsseleerne,



så ved frisk kurvekørsel rutsjede man sideværts.

De årgange FIAT rustede som mange senere bravt, og i den gamle vognliste findes kun to FIAT 1400, begge fra 1957 (modellen varede til 59). Men Kurt Krogh i Skarp Salling fandt i foråret en fra 1951, som havde stået stille siden 64. Har nogen

en motorhjelme? Eller andet. Han er besluttet på at restaurere den og har sat sig godt ind i sagerne, så godt at han kan gennemskue at røntgenbilledet er fra 53. Vi glæder os til at vise hans vogn som Månedens Køretøj inden alt for længe!

Ved lodtrækning er Søren Lund, Dragør, vinder.

Det ny konkurrencebillede viser en forløber for de automatiske vaskeanlæg. Halvautomatisk. Den stakkels mand må være blevet våd. Hvilket bilmærke og årgang? Svar inden den 20. til redaktionens adresse, evt. fax eller e-mail. Præmien er en bog.

oer

FIVA

Indtryk fra FIVA generalforsamlingen oktober 2000 ...

I dagene fra den 18. til 21. oktober deltog jeg i FIVA's årlige generalforsamling – som i år blev holdt lidt uden for Genève – på et hotel omgivet af majs- og frugtmarker.

Generalforsamlingen strækker sig over 3 dage, hvor de første to dage går med beretninger fra og diskussioner i de syv kommissioner, som FIVA for øjeblikket består af – nemlig

- EU-kommission
- Arrangementskommission
- Teknisk kommission
- Brugskøretøjs- og militærkøretøjskommission
- Juridisk kommission
- Motorcykelkommission
- Historisk kommission

og den sidste dag foregår selve generalforsamlingen så.

Fredag aften var vi af de schweiziske arrangører inviteret på middag i det store bilmuseum, der ligger i Genève's lufthavn – hvor der var dækket op mellem de 400 biler og 200 motorcykler, som samlingen består af. Museets direktør holdt en tale, hvor han bl.a. drog visse sammenligninger mellem det arbejde der foregår i FIVA – og så elefanter sexliv. Måske ikke lige det der falder først for at sammenligne – men som han sagde ...

- Begge dele foregår på et rimeligt højt niveau
- Under udførelsen af begge aktiviteter er der er forfærdeligt spektakel fra de involverede parter
- Og sidst men ikke mindst – det tager flere år før resultaterne af bestræbelserne viser sig.

Og det er jo nok ikke helt forkert. FIVA *er* en stor organisation med mange forskellige meninger og opfattelser – en organisation, der har nøjagtig de samme problemstillinger, som vi kender fra vore hjemlige andedamme – nemlig at arbejdet er baseret på ulønnet arbejde af frivillige, som også har andre opgaver her i livet – f.eks. at tjene til det daglige brød. Nogle af de frivillige yder en kæmpeindsats – andre knap så stor en indsats – og andre igen stort set ingen. Nogle er knalddygtige – andre mere på det jævne – og andre igen har måske viljen men ikke evnen. Der er begrænsede økonomiske midler til rådighed ... Kort sagt – FIVA har præcis de samme problemer, som man slås med i alle de organisationer, der drives af frivillig arbejdskraft – de samme problemer, som nogle af jer sikkert også kender fra jeres egen klub. Men sådan er det jo – sådan er vilkårene i den slags arbejde.

Lidt facts om FIVA.

FIVA – Federation Internationale des Véhicules Anciens - blev grundlagt i 1966. Formålet er at repræsentere og sikre interesserne for alle personer og institutioner som ejer, bevarer, vedligeholder og kører historiske køretøjer i hele verden.

FIVA er den eneste organisation af sin art, der er anerkendt af UNESCO. I sin 34-årige levetid er FIVA blevet en international organisation, der repræsenterer mere end 600.000 medlemmer i 32 lande fordelt på fem kontinenter.

FIVA etablerer regler og vilkår for arrangører af touring og hastigheds rallyer med historiske køretøjer – og FIVA medvirker dermed til at sikre at historiske køretøjer ikke bare behandles som andre ubevægelige museumsgenstande. *Det er nemlig FIVA's holdning, at de skal ud at køre – de skal præsenteres for tilskuere medens de er i bevægelse – som deres oprindelige formål var.*

FIVA arbejder også med at sætte standarder med hensyn til originalitet og autenticitet for køretøjerne – for restaureringsarbejde – for materialebrug og lignende.

Der er

- Over 600.000 medlemmer i 32 lande
- Ca. 2.000.000 historiske køretøjer ejet af medlemmerne
- Ca. 70 rallyer hvert år, der "blåstemples" – og dermed overvåges af FIVA
- Udstedt ca. 14.000 FIVA-pas

FIVA plan 2001-5.

FIVA har i det forgangne år nedsat en gruppe bestående af 6 af de ledende FIVA folk – med præsidenten i spidsen. De har barslet med en plan for de kommende 5 år, som i hovedtrækkene handler om følgende punkter.

FIVA præmie i USA.

Ved den årlige concours d'élégance i Monterey i USA giver FIVA en præmie – med henblik på evt. at kunne tiltrække klubber på det nordamerikanske kontinent. Det er i hvert fald noget der bliver arbejdet på.



Nyt forskningsinstitut.

Et forskningsinstitut for historiske køretøjer er ved at blive etableret. FIVA er grundlægger sammen med følgende institutioner ...

- Universitetet i Brighton
- Universitetet i Midtengland
- Federation of British Historic Vehicle Clubs (FBHVC)
- Museet i Beaulieu
- Heritage Motor Centre i Gaydon.

Dets formål er at sikre

- Etablering af forbedret adgang til troværdig og relevant information - for at kunne uddanne og informere offentligheden, regeringer, virksomheder og akademier.

- Hjælp til dem som ønsker at sikre vores arv ved at værne om historiske køretøjers internationale betydning.

- Støtte til de sammenslutninger af ejere og entusiaster, som ønsker fortsat at lege med historiske køretøjer.

- Og sidst men absolut ikke mindst –

At give opmuntring til den yngre generation for at få den til at lege med historiske køretøjer – på deres egne præmisser.

Øvrige overordnede mål.

- At udvide antallet af medlemmer til 50 lande og 1.000.000 medlemmer inden udgangen af 2005.

- At forøge og forbedre kommunikation og public relation – bl.a. ved udgivelse af pressemeddelelser.

- At revurdere og definere bestyrelsesmedlemmers og nationale repræsentanters opgaver og ansvarsområder.

- At klarlægge og synliggøre FIVA identiteten – og fortælle om den.

- At deltage i undersøgelser i miljø-sager med relation til historiske køretøjer.

- At udvikle forslag / tilbud om specifikke aktiviteter med henblik på at tiltrække sponsorer.

FIVA arbejder naturligvis for nutiden og for nutidens historiske køretøjer. **Men** – den vigtigste opgave for FIVA er faktisk at arbejde for at der også for fremtiden vil være historiske køretøjer – altså at nutidens køretøjer også bevares for eftertiden – og at nuværende og kommende yngre generationer får interesse for at lege med gamle biler. Som vi så ved

sidste års FIVA-generalforsamling i Brighton ved afslutningen af London-Brighton løbet for 500 køretøjer fremstillet før 1905 – hvor ganske unge piger og drenge med store smil på ansigtet kørte det køretøj, som har tilhørt familien i generationer. Det er jo det der er så vigtigt – og det er jo det, som vi alle skal gøre en indsats for.

Økonomien i FIVA (runde tal for 1999/2000).

Der er måske nogle, der går rundt og tror, at FIVA er en milliardforretning, hvor velhavende entusiaster rejser verden rundt på medlemmernes regning – for at deltage i det ene overdådige arrangement efter det andet. Nedenstående hovedtal fra FIVA's seneste årsregnskab skulle kunne få disse illusioner til at briste hurtigere end en sæbeboble.

- Omsætning dkr. 1.070.000
- Omkostninger dkr. 900.000
- Overskud dkr. 170.000
- Kapital dkr. 1.550.000 ca. kr. 2,50 pr. medlem

Budgettet for næste år ligner dette regnskab – dog budgetteres der med et mindre underskud, idet der er behov for at få mere lønnet sekretærhjælp.

Generalforsamlingen

Ansøgninger fra en række lande / organisationer blev behandlet.

- Israel blev optaget
- Malaysia & Singapore blev optaget
- San Salvador blev optaget
- Slovenien – én organisation blev optaget – en anden skal undersøges yderligere

Fra Italien var der kommet ansøgning fra en nystiftet organisation – og den blev optaget. Den italienske federation ASI protesterede – og udvandrede derefter fra generalforsamlingen.

Claude Teisen-Simony nedlagde sit hverv som vicepræsident efter 5 års indsats i FIVA's ledelse.

Den italienske svindler.

Der har i dagspressen – og i den motorhistoriske presse i den seneste tid, været omtalt en sag i Italien, hvor en FIVA repræsentant var involve-

ret. Jeg har ikke nogen inside-viden herom – men må alene støtte mig til referat fra bestyrelsemøde i FIVA fra 2. juli 2000. Og jeg må erkende at den version, jeg har derfra måske er knap så spændende som den der har været fremme i pressen. Til gengæld er den måske mere korrekt.

FIVA's præsident orienterede kort om hvad der var foregået i Italien om en vis Franco Lombardi. I 1993 var denne mand præsenteret af den italienske federation ASI over for FIVA – og han fik mandat af FIVA til at undersøge originaliteten af en Ferrari ejet af den velkendte belgiske racerfører Olivier Gendebien. Lombardi udførte en gennemgribende undersøgelse, der beviste at bilen var et falsum. Han blev efterfølgende anklaget af Gendebien for at have prøvet på at afpresse ham penge og en gave i form af en konkret bil – mod at han så ville lave en mindre kritisk rapport. Gendebien sagsøgte så i stedet Lombardi – og efter syv år har en italiensk domstol idømt Lombardi en fængselsstraf. FIVA har fået oplysning om at Lombardi vil appellere dommen. Lombardi – pengeafpresseren – er af pressen udråbt som værende en FIVA repræsentant. Dette svarer til – hvis det var foregået i Danmark – at en af de hjælpere, som rundt omkring i landet beredvilligt påtager sig at kontrollere, at der er sammenhæng mellem ansøgningsskemaet til et FIVA-pas og selve køretøjet, forsøgte at afpresse en køretøjssejer penge for at udarbejde en gunstigere rapport end han ellers ville have gjort. En sådan ulovlighed kan næppe klandres FIVA – selv om det da ville gøre sagen mere spændende.

Afslutningsvise betragtninger.

Jeg har nu to gange deltaget i en FIVA generalforsamling – og vi har for nylig haft besøg af tre FIVA-folk til vort nordiske møde i begyndelsen af november. Det kan naturligvis ikke undgås at man tænker over disse hændelser – er det umagen værd at bruge tiden på slige forhold – er det omkostningerne værd at deltage i det. Er det overhovedet umagen værd at være medlem af FIVA ...



· Som jeg nævnte tidligere – FIVA er – ligesom MhS – ligesom jeres klubber – baseret på en flok mennesker, som med mange forskellige baggrunde bruger megen tid på deres fælles interesse. FIVA er ikke en kasse eller en robot, som gør dit og dat pr.automatik. FIVA er **Mennesker**.

· Og det er vigtigt at få sat ansigter på disse mennesker – og det er vigtigt, at de får sat ansigt på deres medlemmer – på deres arbejdsgivere.

· Og det er min klare opfattelse, at FIVA vil give os mere end den indflydelse, som vi er berettiget til ud fra vort medlemsantal. MhS udgør omkring 3 % af FIVA's medlemskare (nogenlunde som Danmarks befolkning udgør af EU) – og selv om vi helst så, at vi kunne styre det hele – og pådutte alle de andre vore meninger og vore systemer – så må vi jo se i øjnene, at sådan fungerer et demokratisk system ikke ... Men vil vi arbejde konstruktivt i FIVA-regi

– så er jeg ikke i tvivl om, at vi kan få mindst den indflydelse, som vort medlemstal berettiger til.

· Skal vi fortsat være medlem af FIVA ??? Det mener en enig bestyrelse i MhS, at vi skal – der er ikke andre alternativer, som varetager vore interesser så bredt som FIVA gør. Konkurrenten IHVO arbejder alene på EU-forholdene – og al ære og respekt for dette meget, meget vigtige område – men FIVA gør en bredere indsats for vor bevægelse. Vi skal naturligvis – som vi altid har gjort – nøje følge både FIVA's og IHVO's indsats – og vi skal naturligvis se kritisk på hvorledes disse organisationer udvikler sig - og i hvilken retning de bevæger sig fremover. Men som det ser ud lige nu, mener en enig bestyrelse i MhS, at vi skal yde vores indsats i FIVA. Vi skal ikke bare spørge hvad kan FIVA gøre for os – vi skal lige så vel spørge os selv – hvad kan vi gøre for FIVA og hvad kan vi gøre for at bedre forholdene

for vore entusiaster. Hvordan kan vi være med til at sikre ordentlige forhold for de entusiaster, der i dag vokser op – og for de køretøjer, der i dag triller ud af fabrikkerne. Det er en opgave, som skal løses i et konstruktivt samarbejde – og med en samlet indsats fra alle. Vi håber derfor på, at vi med vort nordiske møde for to uger siden hvor både repræsentanter for FIVA og IHVO deltog, har bidraget en lille bitte smule til at FIVA og IHVO i fremtiden kan og vil samarbejde om vore fælles problemer. Tiden vil vise om vi får ret – og der er ingen tvivl om, at det kræver jævnlige indspark fra vor side for at holde denne proces i gang – men hvis vi formår det – så er det alle anstrengelserne værd – efter vor opfattelse. Om vi får Nobels fredspris – det er måske tvivlsomt – men som jeg hørte én sige – bare vi får pengene – så skidt med den hædrende omtale.

Svend Aage Tholstrup
Motorhistorisk Samråd



**Traditionen tro arrangerer jeg en bustur til denne flotte biludstilling i Paris**

Program tirsdag d 13.2.01 kl 18 afg. Århus / H. Jensens Plads
onsdag ca kl 11 ankomst 3-stjernet hotel, Paris.

lørdag 17.2. kl 19.00 afg Paris
søndag ca kl 12.00 ankomst Århus

Pris kr 1499.-, der indbefatter Paris tur/retur i luksusbus, 3 hotel overnatninger med morgenmad på godt hotel i gå-afstand af udstillingen og udflugt til Renault's historiske samling og Matra's nyåbnede museum. Hvis mindre end 30 deltagere + 100.-

Tilmelding venligst snarest. Skriftlig, bindende tilmelding med navn, adresse, tlfnr på alle + vedlagt check.
Husk at angive, hvor du ønsker at sidde samt om du er ryger/fikke-ryger.

Påstigning 18.50 D.T.C. Vejle
19.20 Kolding Banegård
20.20 E4 grænseovergang

Ultimo januar vil du modtage nærmere oplysninger



Med venlig hilsen **Kristen Korsgaard - Auningvej 89 - 8961 Allingåbro - Tlf / fax 86 48 69 68**

KARROSSERISMEDEN

tilbyder renovering af biler

- Vi fremstiller skærme og karrosseridele efter ønske.
- Vi har stort kendskab til at bukke og hamre plade i alle faconer.
- Vi kan svejse tynd alu plade og støbt aluminium.
- Vi har også kendskab til at arbejde i træ.
- Vi har gennem 30 år bygget nye rustvogne til hele landet.
Arbejdet består i at skære nye biler over og forlænge akselafstanden samt bygge bilen op med nye pladedele, vi selv forarbejder.
- Vi kan afhente og bringe biler over hele landet.

Stenstrup Karrosseriværksted
v/E. Egelund og Søn - Smedegårdsvej 3 - 5771 Stenstrup
Telefon 62261140

Modelbiler & Motorbøger

Velkommen i Danmarks førende
specialforretning.

Kig forbi - Vi har de billigste priser:



Postordre til hele landet - hver dag:

SamlerBørsen

Jacobys Alle 2 - 4
1806 Frederiksberg C

Tlf. 33254022 Fax. 33250622

Åben hverdage 12-17.30 Tirsdag lukket. Lørdag 10-12

www.samlerboersen.dk



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

M.G. 1100 1962, Marina-model. Nogen rusten og defekt i forbro og skærme. God MG-motor og fin frontgrill, kabine og sæder. Danske papirer, pris kr. 1.000.

Ernst Oleson, tlf. 64441312.

Mercedes 250S W108 1967. Med 280S motor og servostyring, sidst synet 1999, virkelig flot og velholdt, ingen rust, pris kr. 47.000.

Henv. tlf. 97154489.

VW 1200 1985, Mexico-model, imp. fra Tyskland, 2 ejere, meget velholdt, blå med orig. 5½" fælge + 4½" fælge. Thomas Møller, tlf. 44990506.

Hillman Minx 1961, synet okt. 99, sorte plader, mange ekstra dele medfølger, pris kr. 16.000.

E. Thomsen, tlf. 36171606.

Mercedes 220SB 1962, én ejer, 118.000 km, + reservebil, kr. 16.000.

Henv. tlf. 32554200.

DKW F8 Meisterklasse Cab. 1939, er registreret. Evt. F93 som delvis betaling.

H. Svensson, tlf. 74661251/26943194.

Saab 95 1973. Herregårdsvogn, kører godt, nye dæk, nogen rust, pris kr. 5.000.

Morris Minor 1953, 4-dørs sedan med sprosse, rustfri, nye bremses, bilen er delvis adskilt, pris kr. 15.000.

Benny Kvist, tlf. 62282266.

Essex 1925, én registreret ejer, kr. 40.000.

Ford A coupé „Victoria“ 1931, kr. 60.000.

Ford A, 2-dørs, kaleche, med svigermorbagklap, kr. 140.000.

Bent „London“. DK-mobil 40302660.

Peugeot 504 TI 1974, 4-dørs, 190.000 km, aut.gear, soltag, pris kr. 5.000.

Henv. tlf. 65311242.

Chevrolet Blazer 1978, bilen er synet, pris kr. 31.000.

Ole Lentz, tlf. 655375624/21456394, fax. 55375626.

M.G. J.2 1933, urestaureret, mange dele til restaurering medfølger, pris kr. 100.000.

Carsten Ølholm, tlf. 86931130.

Fiat 126 Topolino 13/4 1981, alt rustarbejde udført, skal. males, sælges nysynet, kr. 15.000.

Asbjørn Funder, tlf. 47777774.

Ford Taunus 17M P2 1958 (flyvende tæppe 4-d). Sidst synet 31/10 1997 (5 år til syn). Sorte plader, kørt ca. 70.000 km, gamle papirer følger, kørt af samme ejer på Fyn indtil 5/3 1999. Gamle sorte plader. Pris kr. 38.000.

Fiat 508 Balilla 1937. Synet 8/9 1998 (6 år til syn). Kølergrill er lidt defekt i forkromningen ellers en pæn og sjælden vogn, kører godt, pris kr. 49.000.

Henv. tlf. 97836722.

Ford Galaxie 1964, 289 V8, aut., 2-drs., hardtop, én-ejers, S.F. siscobil, rustfri, fin orig. stand, blå, perfekt krom, nyt gulvtæppe, ny dobbelt udstødning, nye ww-dæk, tonede ruder, de luxe inst-lys (grøn) solbrændt instrumentbord, men nyt dashboard-cower, orig. trædegerkapsler m. spinners. Skal have komplet nye gummilister. Den kører som en drøm. Sælges u.afg. kr. 58.000 el. bud.

Kim, tlf. 22332563/32523630.

Triumph TR6 1973, magenta original-lak, USA-model, synet sidst i foråret 1999. Er kørende hver dag, prisidé kr. 99.000.

Henv. tlf. 23337586 eller e-mail: annettesyntshansen@compaq.com

Citroën DS 21 M 1974, 5-gear manuel, med dreje/vippe-lygter, vinrød med nyt sort læderindtræk. Hele bilen er totalt restaureret og nysynet. Den er i en stand som var den lige kommet ud af samlebåndet, pris kr. 125.000.

Klaus Hermansen, tlf. 62226320/65919191 eller Poul Lorenzen, tlf. 74711224.

Peugeot 204 cabriolet 1970. Ikke kørbare stand, med nye skærme og god motor, pris: ring og giv et bud.

Henv. tlf. 20430388.

Chevrolet Chevelle Malibu 1969. Hvid 4-dørs sedan med 6-cyl. rækkemotor på 142 hk. Kører fint og er velholdt udenpå som indeni, pris kr. 40.000.

Phillip, tlf. 74651150/20405116.

Opel Rekord 1957, 2 stk.

Henv. tlf. 59504145.

Morris Twenty One 1936, meget sjælden og yderstelegant vogn. Totalrestaureringsobjekt.

Morris 8E saloon 1939, næsten køreklar, let restaurering og køreklar til forår, Morris 8 motor.

Henv. tlf. 49145167.

Fiat 500 F 1971. Hvid, kun kørt 7.000 km siden totalrenovering i 1989. Kørt ialt 63.000 km fra ny. Sommerkørt garagevogn i ualmindelig flot stand. Synet juli 1999, sælges p.gr.a. pladsmangel, pris kr. 35.000.

H.J. Sørensen, tlf. 32940444.

Ford T 1926 Tudor, renoveret og indregistreret, nye originale nummerplader X 7145, pris kr. 98.000 - afhentet. henv. tlf. 75626699/40192200.

Mercedes 350 SL cabriolet 1971, hvid med hardtop og sort kaleche, aut.gear, el-ruder, orig. alufælge. 161.000 km. Ikke vinterkørt. Meget flot stand, synet marts 2000, kr. 185.000.

Henv. tlf. 57528282.

Mercedes Benz 220 SB, synet 1. gang 1.8. 1962, synet sept. 1999, ej kørt på vej siden, sorte plader haves. pris kr. 46.000.

Jakob Karlsen,

tlf. 98286250, arb. 98128044.

Citroën B11 Sport 1946, incl. en del reservedele, skal have en meget kærlig hånd, sælges for kr. 35.000.

Henv. tlf. 47334554.

Morris Mascot pick-up 1972. Trænger til en kærlig hånd. Mange dele medfølger, bl.a. velkørende Cooper S 1275 motor og alufælge, kr. 15.000.

Erik Christoffersen, tlf. 39632002.

Jaguar E coupé 1962, serie 1, 3.8 ltr. Opalescent silver grey med blå indtræk. Omfattende restaurering 1996/98 med fotodokumentation. Kun ca. 3.000 km kørsel i godt vejr siden restaurering. Periodisk syn juli 2000 uden anmærkninger. En virkelig dejlig klassiker til en fornuftig pris på kr. 260.000. Evt. kan Austin Healey 3000, serie 3 eller Volvo P 1800 indgå i handelen.

Erik Dall, tlf. 66161769.

Mercedes 230SL 1963, 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinylinteriør, nyrenoveret og indregistreret, salgspris kr. 195.000.

Mercedes Benz 230SL Roadster 1964, europæisk model m. man. gear, 150 hk, 6-cyl., blå, hardtop, softtop, servo, nyt læder, kræver lettere kosmetisk arbejde (ej rust) samt motorjustering, nysynet, pris kr. 129.000.

Morten Strømsted, tlf. 39408023.

VW 1300 1973, én ejer, kun 61.600 km, god stand, alle originale bøger, skal synes, kr. 18.500.

Buick model Dynaflo, 4-dørs, type HID, 8-cyl rækkemotor, renoveret for 4 år siden, excl. afgift kr. 68.000.

Henv. efter kl. 19, tlf. 98831169.

Fra **Chevrolet** samling sælges:

1929 coach reservedelsbil m. original motor, gearkasse og bagtøj samt 2 ekstra fine døre, kr. 5.000.



KØB - SALG - BYTTE



1934 std. coach reservedelsbil m. motor, gearkasse og bagtøj, kr. 2.500.

1935 town sedan de luxe, urest., uden rust og mangler (bortset fra et indv. håndtag), god og sjældent med reservedehjul i skærmen, kr. 27.500.

1946 lastbil m. tiplad, 6 t, gammel rest., rimelig, kr. 27.500.

1947 lastbil 6 t, adskilt og urest, med renov. motor kr. 1.500, uden renov. motor kr. 10.000.

1929 phaeton, næsten original, kørende, sjældent, kr. 125.000.

1930 coach, original, indregistreret, kun kørt 43.000 km, incl. originale købskontrakter og attester, historie, kr. 68.500.

Kim A. Schmidt-Christensen,
tlf. 75384111/24233823.

Ford Mainline tudor 6-cyl. 1955.

Morris Mascot 1968, automatgear, stålskydetag, tilhørt kendt forfatterinde.

VW 1600 stationcar 1963 (361-M-364 type 36).

Hanomag ladvogn med Maxi benzinator.

Førkrigs **EBCO lastbil** påhængsvogn m. åbne bremsere på forhjul, enkeltmontering.

1930 Ford A uden karrosseri.

1965 Ford Taunus 12M.

Taunus 17M combi.

Trabant cabriolet (Kübelwagen), nysynet på danske plader.

Luaz, russisk **amfibiebil**.

Ural lastbil med 6-hjulstræk og 5.500 liter tank, 600 km. siden ny.

Jens Toft, tlf. 97343233.

Cadillac Fleetwood 1967, 429 cui, 340 hk, alt i el, 99% original med alt, fremstår i restaureret stand og samme ejer siden 1986, sælges og leveres nysynet med plader på for kr. 128.000.

Oldsmobile Ninety Eight Holiday hdtip 1959, 394 cui, 315 hk med fint orig. indtræk, 2 farver lak/indtræk, kun kørt 53.000 miles, er 99% rustfri, sælges for 68.000. Evt. nysynet, afgift betalt, ny lak og krom, prof. rest. for pris kr. 145.000 med plader på.

Opel Rekord A 1963, 2-dørs, tofarvet, fint indtræk, bilen er totalt restaureret med ny lak, krom, lytteglas bag side, for, mange nye pyntelister, restaureret i motorrum, alle bolte, møtrikker og beslag er galvaniseret som fra ny, med sorte plader, pris kr. 39.000.

Opel Commodore, 4-dørs 1970, hvid lak, blå indtræk, lidt rust men en regulær bil, sælges med reservedelsbil med gode skærme, døre og god bund og bilen er 95% rustfri, sælges samlet for kr. 3.500.

Opel Rekord A 1963, 2-dørs, tofarvet, fint indtræk, bilen er totalt restaureret med ny lak, krom, lytteglas bag side, for, mange nye pyntelister, restaureret i motorrum, alle bolte, møtrikker og beslag er galvaniseret som fra ny, med sorte plader, pris kr. 39.000.

Opel Commodore, 4-dørs 1970, hvid lak, blå indtræk, lidt rust men en regulær bil, sælges med reservedelsbil med gode skærme, døre og god bund og bilen er 95% rustfri, sælges samlet for kr. 3.500.

Henrik Skov, tlf. 62212075/21261888.

Austin Princess, 4-ltr.'s limousine årg.

1961, særdeles velholdt og fremtræder som ny, er lige blevet synet.

Ford A årg. 1932, pick-up model.

Eriks Auto, Horsens, tlf. 75625733.

Renault Dauphine 1962, rød, 1 ejer (dokumenteres), fin mekanisk stand gl. sorte emaljeplajer. Salgskontrakt, slutseddel og forsikringspolice forefindes.

Pris kr. 15.000,- evt. nysynet
Tlf. 65314152

Biler købes

Restaureringsemne 1920-50, u.rest/påbegyndt, evt. rest. Alt har interesse.
Henv. tlf. 97214188.

M.G. TD eller **TF** købes, evt. urestaureret.

H.E. Madsen, tlf. 43694536.

Dele til biler sælges

Til **Ford V8, 32-36**, for- og bagtøj, kompl., nyt.

Jaguar Mk II gearkasse.

Spitfire gearkasse, trådhjul, kerb.

Bentley Mk IV 1946-52 til reservedele.

O.M.A. Suhr, tlf. 32554200.

Ford T, 1918-1926: forbro med tværfjeder, styrebolte, styrestænger, triangel, men excl. hjul, god stand, kr. 1.800.
Henv. tlf. 39651855.

Citroën GS ophugget. Mange gode dele, bl.a. femtrinsgearkasse, ramme til baghjulsophæng og meget mere.
Henv. tlf. 43736061.

Mercedes Benz 2 nye kofangerhjørner; 4 nye uden krom til 170 VA-VB (kan også bruges til 170V). Samlet pris kr. 2.000.

Benny Kvist, tlf. 62282266.

Fiat fra først i 50'erne: hjelm, skærme, front, kofanger, ratstamme, rat, kr. 2.500, eller bud.

Henv. tlf. 32534285.

Renault Dauphine: ikke komplet gearkasse/motor, baglygter, forlygtekranse, forkofanger, varmeapparat + div. andet i kasse, samlet kr. 500.

Saab 96: for- og bagskærme i kunststof (nye), à kr. 200.

Asbjørn Funder, tlf. 47777774.

Buick Super/Roadmaster 1955: h+v forskærm à kr. 1.500 + motorhjelme kr. 1.000.

Chevrolet Corvair 1963, 2-dørs cap. h. bagskærm kr. 2.500 samt h+v forskærm

à kr. 1.500, alle pladedele er rustfri.

Ford Ranchero 4 bærearmer til bagaksel + fjedre, sandblæst/pulverlakeret kr. 800.

Chevrolette 73-77 2 stk. bagfjedre kr. 300. Gearkasse GM 2-trins Powerglide, ok, kr. 1.500.

Opel PI, P2, sidestykke v.b. til bagskærm kr. 100. Opel P2 frontrude kan synes, kr. 500.

Reserve dele til **Rekord C**, 3 skrotbiler have.

Viskerblade sælges nye til **Rekord 1963-71, Kaptajn, Admiral, Diplomat 1964-1966, Goggomobil 1965-1966, VW 1965-1966**. Nye Sealbeam lygter mærket General Electric sælges til bl.a. **amerikanske biler** også til søgerlygte have gult glas også i 6v og 12v, pris kr. 85 pr. stk.

Henrik Skov, tlf. 62212075/21261888.

Ford A: for- og bagtøj.

Jens Toft, tlf. 97343233.

Til DKW F2-500: 4 pladehjul m. dæk 4,50x17", 4 hjulkapsler, 1 bagaksel, 1 kofanger (todelt), 1 frontruderamme i aluminium, 2 dynastarttrømler, 2 tændingsindstillingsnøgler, 3 bagstoplygter, 1 reservedelsbog m.m., div. DKW-mærker, sælges samlet.
Fritz Knudsen, tlf. 66136610.

Hillman/Sunbeam originale pladedele, døre, ruder, udstødning m.m. fra kr. 200.
Henv. tlf. 62561758.

Fabriksny venstre forskærm til **Opel Rekord 1956** (kan også bruges til 53+54+55-modeller) kr. 1.700.

Ford T: messingkøler, god til dekoration, kr. 2.000.

Volvo 444: køler med nyt element og jalousi, kr. 500.

Køler med bicellemønster i fin stand.

Chevrolet 1928? Kr. 1.000.

Trekantede benzindunke til trinbræmsmont., kr. 300 pr. stk.

Venstre forskærm til **Chevrolet 1927-28** i god stand, kr. 1.800.

Porsche traktorer 1+2+3+4-cyl diesel, diverse eksemplarer.

Kølerkappe komplet til **Mercedes 220 1958** i rigtig flot stand, kr. 1.200.

Hans Peter Nielsen, tlf. efter kl. 18.00 56578093, fax 56578693.

Rover årg. 1969-70: 2 sæt lædersædebetræk, pibesyet.

G. Madsen, tlf. 86985460.

Et parti nye reservedele til **Vauxhall 1960-model** fra nedlagt GM værksted, alt sorteret med delnumre. Mange pakninger, reparationsdele, el-detaller, filtre, bremsedele og meget andet



KØB - SALG - BYTTE



småt og godt. Ingen blikdele på nær et beslysnings-skilt fra Vauxhall. Motor-blok med stempler, nyt, til Opel Kadett fra 1937-38. Ejeren ønsker at sælge hele lageret samlet. Instruktionsbøger og brochurer på svensk til Vauxhall. Priser og yderligere information kan oplyses ved opringning. Henv. tlf. 004641326094/Skåne.

Dele til biler købes

Chassisramme til **Ford V8 årg. 1935-40**, helst 3 t, købes, alt har interesse. Henv. tlf. 57649109/44600704.

Ford 1931 Tudor : 1 stk. køler. Jørgen Christensen, tlf. 59651291.

Jernartillerihjul, femhuls, med vulst-fælgstørrelse 760x90 (de er meget smalle, næsten præcis som Ford T-hjul). Termometer til kølerprop, skal være med viser. I bytte kan evt. gives termometer med søjle. Kølerfigur med fuglevinger, med eller uden nævnte termometer, til FIAT-modeller fra 1920'erne. Evt. bytte med boldhorn eller andet. Alt andet til FIAT 501 har interesse.

Ole Emil Riisager
Tel. & fax 4589 1148
ole_emil_riisager@mail.dk

Hovedbremsecylinder til egerhjul til **Jaguar 15"**, god stand. Radio årg. ca. 1968.
Flemming Bo Nielsen, tlf. 39671105.

Til **Bedford Y, J2, J3** bagerste ankerplader evt. fra K-model + gummilister til ruder og døre samt forreste positionslus m.m.
Henv. tlf. 32534285.

Austin Seven saloon 1931: fælg med lukket centre med 18 eger for og 18 eger bag. Lukketøj til vindspejl. Indv. dørgreb, støbte. Greb mrk. Lucas til vindue op og ned. Gearkasse, 3-gear. Karburator, mrk. Zenith, type 22FZ, evt. byttehandel med Ruby-dele. Andre dele har også interesse.
Gert Chr. Rasmussen,
tlf. efter kl. 18 54871838. E-mail:
gertchr@mail.tele.dk

MC sælges

Gilera Satarino 500 Sport 1952 (reno-veret for £ 5.200) kr. 120.000.
Bent „London“. DK-mobil 40302660.

Triumph 500 Speed Twin 1962.
Cross/trail maskine, alutank, olie-

tank, skærme, oplagte udstødningsrør, totalt restaureret i DK (km: 0). Skal ses og prøves) Sælges uden afgift for kr. 28.500.

Kim, tlf. 22332563/32523630

Douglas 1931, 600cc, sorte nummerplader medfølger, ældre fejlfri restaurering, skal synes ved ejerskifte.
G. Madsen, tlf. 86985460.

Nimbus C Luxus 1938, har ikke kørt siden restaurering. Flot, synet 8.9.98, pris kr. 46.000
Henv. tlf. 97836722.

NSU Quick 1948 98 cc med pedaler, komplet, urestaureret.

Kr 7.000,-

SAN-SOU-PAP 1923 remtræk 200 cc, kilebremser, original stand, nye dæk, rem.
Tlf. 65314152

Dele til mc sælges

Ariel 1933-35, 350cc: benzintank + instrument, tankdæksler, ny olietank, alu forkædekasse m. lille inspektionshul. 2 Burman koblinger lille type, 2 fodgearkasser stor og lille type + ekstra dele. Ny Alpha krumtap, for fodhvilere, takt-hjulsdæksel + yderdæksel for magnetkæde, ialt 6 papkasser; billigt samlet eller delt.
G. Madsen, tlf. 86985460.

Automobilia sælges

Salgsbrochurer sælges til følgende biler: Plymouth 1972, Mercury Comet 1965, Chrysler 1953, Oldsmobil 1982, Citation, Pontiac, Oldsmobil, Skylark 1980, Commodore B-C, Manta B, Kapitajn, Admiral, Fiat 1100, Simca, Sunbeam, Chrysler, diverse Ford, Marina, Ford 1954 alle.

Værkstedshåndbog: Fiat 600 D 1960-1970.

Owners Manual: Ford 1954, amerikansk. Hudson Jet 1953. Packard Clipper 1956-57. Lincoln 1958. Chrysler, Plymouth, De Soto, Dodge 1951, Fiat 600 D.

Henrik Skov, tlf. 62212075/21261888.

Bilrevyen 1974, kr. 125. Schmittos Automobilbog I. udg. 1922, kr. 175. Ivar: Motorer for Køretøjer og Fartøjer 1966, kr. 50. Autoelektronik 1961 kr. 80. På Larvefodder gennem Afrika, (Citroën) 1936, kr. 75. Ivar: Autoskader 1964, kr. 150. Auto-Dieselmotorer ved Laurids Porse, 1947, kr. 150. FDM's Årshefte 1939 og 1940 à kr. 25. Auto-

mobilets håndbog ved Ahlmann-Ohl- sen bind 1 og 2, samlet kr. 100. Early American Car Advertisements 1966 kr. 85. Med Campbell ved rattet 1937, kr. 50. Stirling Moss: Motorsport 1959, kr. 50.

Birger Søndergård, tlf. 58869408.

Diverse sælges

Metaldrejebænk og fræsemaskine til metal. Combi-snedkermaskine. Tilbehør til metaldrejebænk og fræsemaskine, skærende værktøj til samme. Boremaskine og kompressor.
Henv. tlf. 21203612.

Steyr-Puch Hafinger. Information om eksisterende vogne af denne model med henblik på historisk dokumentation modtages med tak.
Henning Mouritsen, tlf. 48210755.

Belzer Vanadium Extra, fornemt værktøjssæt i original kasse, kun lidt brugt, 43 dele, bl.a. ring/gaffel 10-27 m/m og top 8-32 m/m, under halv nypris, kr. 1.850.
Henv. tlf. 45422550.

Diverse købes

Gevindskæreværktøj, UNF og UNC, kompressor ca. 100 ltr., bænksliber.
Flemming Bo Nielsen, tlf. 39671105.

Fotograf søger **veteranbiler til fotografering i Københavnsområdet**. Gerne sportsprægede evt. cabriolet. Ca. årgang **1930-60**.
Torben Johansen, tlf. 35838900
e-mail: johansen@schiller.dk

Jeg søger en **garage** eller et **værksted** m. professionelt værktøj til min „Pagode“ Mercedes, hvor jeg i løbet af denne vinter kan restaurere denne. Desuden er jeg interesseret i at etablere et værkstedsfællesskab. Da dette er min første restaurering, indgår jeg gerne i fællesskab med erfarne folk. Placering for værksted gerne Midt- og Nordsjælland samt hovedstaden.
Michael Thomsen,
tlf. 36163536/26254617.

Køb-salg-bytte annoncerne er gratis for medlemmer og sendes senest d. 20. i måneden til:
DVK Gl. Strandvej 20 2990 Nivå.
Fax 4914 1114
E-mail: dvk@vip.cypercity.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