

# VETERAN TIDENDE




Nummer 303 - september 2001 - 31. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



<p><b>Dansk Veteranbil Klub</b>  <b>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå</b>          Telefon 4914 5906          Telefax hele døgnet: 4914 1114          Giro: 600-4253          Klubsekretær: Dorte Thies          Telefontid kl. 10-13          e-mail: dvk@vip.cybercity.dk          www.veteranbil.dk</p>	<p><b>Registre</b></p> <p><b>Rover:</b>          Henning Helmer - 4919 2700</p> <p><b>Morris:</b>          Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p><b>Fiat:</b>          Ole Emil Riisager          Se under Veteran Tidende</p> <p><b>Fiat - Efterkrigs:</b>          Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p><b>Renault:</b>          Anker Krarup - 6611 4314</p> <p><b>Opel:</b>          Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p><b>Mødesteder</b></p> <p><b>Nordsjælland</b>          Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå          Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p> <p><b>Midtsjælland:</b>          Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted          "Steffensgård"          Kontakt: Kaj Sørensen. 5572 6198.          Fredensvej 6, 4700 Næstved,</p> <p><b>Østsjælland:</b>          Nygade 3, Klippinge          Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> <p><b>Fyn:</b>          Egeskov Veteran Museum, Kværndrup          Kontakt: John Jørgensen, 66181212</p>	<p><b>Veteran Tidende</b></p> <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.          Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.          Oplag: 4400</p> <p><b>Ansvarshavende redaktør:</b>          Ole Emil Riisager DJF          Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk          Fax 4589 1148          e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> <p><b>Bladteknisk redaktør:</b>          Ole Callesen • 7456 1611          Fax: 7456 3611          e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>														
<p><b>Bestyrelsen</b></p> <p><b>Formand</b>          Peter Løvstrøm Sørensen          Enghavevej 131, Gårslev          7080 Børkop, 75 86 95 10          67mustang@vip.cybercity.dk</p> <p><b>Næstformand</b>          Henrik Thostrup          Bitkevænget 16          2880 Bagsværd, 44 44 56 19          henrik.thostrup@teliamail.dk</p> <p><b>Sekretær. Registre og sektioner</b>          Bo Ødegaard          Høstbuen 18          2750 Ballerup, 44 64 42 94          bo@mobil.dk</p> <p><b>Kasserer</b>          Claude Teisen-Simony          Ved Grænsen 19          2000 Frederiksberg, 38 79 27 94          claude@abcdesign.net</p> <p>Bent Friis          Søbakken 29          7000 Fredericia, 75 94 09 97</p> <p>Henrik Schou-Nielsen          Nyhavn 39, 2.          1051 København K, 70 20 62 68          dc3@e-box.dk</p> <p>Frits Johansen          Sjellerupvej 48          6430 Nordborg, 74 45 94 50          familien.johansen@e-box.dk</p> <p>Terkel Lund Ovesen          Skovbrynet 6          9000 Aalborg, 98 10 10 97          terkel@hasserishus.dk</p>	<p><b>Sektioner</b></p> <p><b>Ford V8:</b>          Birger Blakø - 3294 9397</p> <p><b>Morris 8:</b>          Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p><b>M.G.:</b>          Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p><b>Peugeot:</b>          Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p><b>Sokkelund Herreds Køreselskab:</b>          Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p><b>Køreselskab Fyn:</b>          Fritz Knudsen - 66 13 66 10</p> <p><b>Køreselskab Vest:</b>          Erik Hougaard - 75 83 00 49</p> <p><b>Jydsk Køreselskab:</b>          Ivan Kristiansen - 97 12 07 11          alten: 97 11 91 79</p> <p><b>Ford T:</b>          Jon Friis Wandall - 63 90 70 40</p> <p><b>Ferdinand Porsche:</b>          Claus Neble - 38 19 82 72</p> <p><b>American Automobiles:</b>          Peter Løvstrøm Sørensen - 75 86 95 10</p>	<p><b>Østjylland:</b>          Ristrup Hovedgård, ved Sabro          Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller          Arne Jespersen 8698 5504</p> <p><b>Midtjylland-Vesterhede</b>          Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig          Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321</p> <p><b>Vestjylland-Spjald</b>          Højgård, Holstebrovej 17, Spjald          Kontakt: Henning Knudsen på 9738 1264</p> <p><b>Sønderjylland:</b>          Lunderup Markvej, Rødekro          Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> <p><b>Sydøstjylland</b>          Børkop Vandmølle, Børkop          Kontakt: Poul-Erik Jakobsen          tlf. 7589 0487</p>	<p><b>Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering :</b>          P. E. Hansen          Torsted Allé 25, 8700 Horsens          Fax 7564 7109          Kun skriftlig henvendelse.</p> <p><b>I redaktionen desuden:</b>          Svend Carstensen          E.W. Neesgaard          Hans Pedersen          Leif Gr. Thomsen</p>														
<p><b>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 reproklare.</b></p>		<p><b>Bibliotek</b></p> <p>Hanne og Niels Jonassen          Boserupvej 510          3050 Humlebæk - 4919 1129</p> <p><b>Forsikringsforhold</b></p> <p>Jørgen Behrendt          Klintsøvej 8          2665 Vallensbæk - 4353 5503</p>	<p><b>Announcepriser:</b></p> <table border="0"> <tr> <td>1/1 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 4.500,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve (bagside)</td> <td>kr. 6.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 1.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 2.500,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 700,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 1.500,-</td> </tr> </table>	1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-	4 farve	kr. 4.500,-	4 farve (bagside)	kr. 6.000,-	1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-	4 farve	kr. 2.500,-	1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-	4 farve	kr. 1.500,-
1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-																
4 farve	kr. 4.500,-																
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-																
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-																
4 farve	kr. 2.500,-																
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-																
4 farve	kr. 1.500,-																
<p><b>Distriktsansvar for medlemspleje, moder, løb, udstillinger m.m.</b></p> <p><b>København og Nordsjælland</b>          Claus E. Neble          Fuglebakkevej 1          2000 Frederiksberg - 38198272</p> <p><b>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm</b>          Ole Poulsen - 54 70 03 58</p> <p><b>Fyn</b>          John Jørgensen - 66 18 12 12</p> <p><b>Jylland</b>          Frits B. Johansen - 74 45 94 50</p>		<p><b>Forsikring</b></p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> <p><b>Revision</b></p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p> <p><b>FIVA</b></p> <p>FIVA-pas fås ved henvendelse til:          Svend Aage Tholstrup,          tel./fax 8689 8777, e-mail sat@egd.dk</p>	<p><b>Lay-out, sats og tryk</b></p>  <p>Ole Callesen          Skovhusevej 7, Aller          6070 Christiansfeld • 7456 1611          e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>														

**Forsiden: Daimler SP 250 1962**

**Foto: Hans Pedersen**

**Næste Veteran Tidende udkommer uge 41 2001**

## Indhold

Møder, løb og arrangementer .....	3	Skoda'er på slottet .....	16
Ny bestyrelse .....	4	Guldhornsløbet .....	18
Klubaktiviteter .....	6	Månedens køretøj .....	20
Referat fra ekstraordinær genf. ....	8	Ringkøbingløbet .....	26
Store Motordag .....	10	3-hjulet Unfallwagen .....	28
Odderløbet .....	11	En danskbygget bil .....	30
Stevns .....	12	Vestjyske stumper og Rolls'er .....	31
Munkebjerg .....	14	Gamle ledningsnet .....	32
Langelandsturen .....	15	Invitationer .....	33
		Noter .....	34



## MØDER

## September

13.	19.30	Rødekro	Klubmøde. Endnu et afsnit af "Gamle Danmark".
13.	19.30.	Børkop	Møde på Vandmøllen.
18.	19.00	Kværkeby	Besøg af Citroën-folk.
22.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag. Vi giver kaffen, medbring selv brød.
25.	19.30	Egeskov	Klubmøde.
25.	19.00	Klippinge	Klubmøde. Video om opbygningen af en sportsvogn, plus Karen og Ole Poulsen om deres ferie i Frankrig.
27.	19.30	Spjald	Klubmøde. Bemærk flyttet til 4. torsdag i september pga. ferie.

## Oktober

1.	19.00	Vesterhede	Klubmøde.
2.	19.30	Ristrup	Klubaften. Poul Suhrom Vitus Bering-løbet.
4.	19.00	Nivå	Klubaften. Video.
11.	19.30	Rødekro	Besøg på polsterværksted. Se Klubaktiviteter.
11.	19.30	Børkop	Klubmøde – besøg af Jørgen Rydal, præs. for Bushistorisk Selskab.
16.	19.00	Kværkeby	Bil- og mc-bio. Tag selv videoer med.
18.	19.30	Spjald	Klubaften.
20.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
23.	19.00	Klippinge	Klubmøde.
30.	19.30	Egeskov	Filmaften.

## November

1.	19.00	Nivå	Klubaften. Har du et ønske eller en idé så ring til Claus Neble 2253 5650.
5.	19.00	Vesterhede	Klubmøde.
6.	19.30	Ristrup	Klubaften.
8.	19.30	Børkop	Klubmøde.
15.	19.30	Rødekro	Besøg på Fuglsang Bryggeri. Se Klubaktiviteter.
15.	19.30	Spjald	Klubmøde.
15.	19.00	Nivå-Storkøbenhavn	Virksomhedsbesøg. Se Klubaktiviteter.
20.	19.00	Klippinge	Klubmøde.
27.	19.30	Egeskov	Julefrokost. NB Husk tilmelding!

## December

13.	19.30	Rødekro	Julefrokost.
13.	18.30	Børkop	Julefrokost. Bemærk tidspunktet.

## LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

## September

17.-28.	BMW Classic Marathon – 4.000 km. Start München, slut Garmisch-Partenkirchen. Er i Danmark, København-Glostrup-Roskilde 20. september. Dansk kontakt Ib Jensen, tel. 4399 4762.
20.	Aftentur, kl. 19-20. Vi mødes på Køge Havn.
21.-22.	Historic Rally Denmark. Datoen ændret pga. løb i Holland og Tyskland. Nærmere på <a href="http://www.HistoricRallyeDenmark.dk">www.HistoricRallyeDenmark.dk</a> eller Henning Friborg, tel. 8684 7979. Ses også på hjemmesiden om udenlandske løb, der måtte være interesse for.
30.	Copenhagen Harbour Open – Langelinje. Kl. 10-16. Max 250 køretøjer, tilmelding Kim Polte, tel. 3966 0329, mobil 2613 4229, tm@europaeiske.dk

## Oktober

7.	Swap Meet, City 2, Tåstrup. Se dette nr.
12.	Bustur til Mannheim Veterama, afgang Odense. Se indbydelse i dette nr.
20.-21.	Efterårsmarked Fredericia. Se VT 299 og dette nr.
28.	Sæsonafslutningsløb til Sydsjælland. Kurt Skov og Peter Schmidt Jensen.

## November

24.	Stumpemarked Herning.
-----	-----------------------

## Løb og begivenheder i udlandet

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

## September

14.-16.	Goodwood Circuit Revival Sussex England. +44124375500
28.-30.	Eifel Klassik Nürburgring Tyskland. +49 22076087

## Oktober

10.-13.	Hersey Swapmet, Autojumble and Classicar udstilling USA. +1 9257363444
---------	--

## November

4.	London-Brighton Veteran Car Run. England. +44 1753681736 or 765000.
----	---

Vær opmærksom på at britiske arrangementer kan være aflyst pga. mund- og klovsyge, så undersøg selv.



## Ny Bestyrelse



Det var ikke uden en vis bekymring for dagen og klubbens fremtid, at vi drog til ekstraordinær generalforsamling i Nyborg. Heldigvis blev vore værste forventninger gjort til skamme af en utroligt vel disciplineret generalforsamling under ledelse af advokat Jan Hornemann, der til lejligheden var hyret som dirigent.

Ganske vist faldt forslagene til vedtægtsændringer som dominobrikker ét for ét. Men det var nu også ventet, da det generelt er svært at få sådanne vedtaget uden at de er fremsat af en enig bestyrelse. Der var dog bred enighed om, at vedtægterne som helhed er forældede i deres nuværende udformning og at bestyrelsen bør nedsætte et udvalg, der skal bringe dem op to date. DVK har eksisteret i mange år med de gamle vedtægter og kan sagtens klare endnu en periode med vedtægterne under revidering.

Valg af ny bestyrelse forløb uden problemer. Dirigenten spurgte generalforsamlingen om man kunne acceptere en bestyrelse på 9 personer. Det kunne man og hermed var

den ny bestyrelse valgt. Dagsordenen indeholdt ikke punktet "eventuelt", men deltagerne blev opfordret til at blive for at bidrage med ideer til bestyrelsens arbejde. Det gav anledning til en livlig debat med mange gode input. Mødet blev herefter afsluttet med en god uformel snak om vore kære gamle biler. Det er første gang jeg har oplevet det på en generalforsamling, og må derfor tage det som et tegn på, at vi er på rette vej!

Efterfølgende konstituerede bestyrelsen sig med Peter Løvstrøm Sørensen som formand, Henrik Thostrup som næstformand, Claude Teisen-Simony som kasserer og Bo Ødegård som sekretær. Resten af ansvarsområderne bliver fordelt på bestyrelsesmødet den 16. september, hvor vi samtidig vil fastlægge rammerne for vort arbejde frem til den næste generalforsamling.

Grundlaget for vores arbejde bliver: Det er medlemmerne der udgør Dansk Veteranbil Klub, blandt disse er der en række ildsjæle der tager sig af mødesteder, arrangementer, bibliotek og ikke mindst Veteran Tidende. Det er bestyrelsens fornemste opgave at skabe de bedste arbejdsbetingelser for deres virke!

For at kunne nå dette mål er det vigtigt at alle der måtte have ideer eller ønsker, både små og store, sender dem frem til bestyrelsen, så vil de blive taget med i overvejelserne omkring den fremtidige drift af klubben.

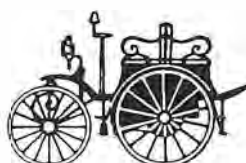
Samtidig vil jeg opfordre til, at hvis der er et eller andet man skulle være utilfreds med, så bring det til bestyrelsen før end det bringes i bladet. Der er naturligvis altid plads til en debat i bladet, men i mange tilfælde kan problemerne løses uden at inddrage hele klubben.

Som sagt forløb generalforsamlingen i en god atmosfære og det efterfølgende bestyrelsesmøde var præget af stor entusiasme og iver efter at komme i gang med at løse de mange opgaver der ligger foran os.

Det er således allerede besluttet at medlems- og køretøjslisten har høj prioritet. Da de allerede indsamlede oplysninger desværre er blevet forældet, er vi nødt til at indsamle dem på ny. Det er derfor vigtigt at I returnerer de spørgeskemaer der er på vej hurtigst muligt. Så vil vi forsøge at have en ekstra gave klar til at lægge under juletræet.

Vi ser derfor alle frem til et udbytterigt bestyrelsesarbejde til gavn for klubben.

Peter Løvstrøm Sørensen  
Formand





## Dødsfald

Skaberen af den enestående motorcykelsamling, som indgår i motorcykel- og radiomuseet i Stubbekøbing, malermester Erik Nielsen, Karleby, er død.

Gennem et langt liv samlede og restaurerede han motorcykler, og han havde æren af at nogle af de ældste dansk fremstillede motorcykler blev bevaret. På et tidspunkt var en del af hans samling udstillet på Egeskov, men det var ham magtpåliggende at samlingen i sin helhed blev vist på hans hjemegn, og i 1977 blev den overdraget til Stubbekøbing kommune, men sådan at Erik Nielsen resten af sine dage kunne leve med sine motorcykler. De sidste år var han svagelig, men så sent som tre uger før sin død besøgte han museet og sad en stund og nød synet.

Vi henviser i øvrigt til artiklen om Erik Nielsen og museet i Veteran Tidende 278, august 1999.

Museet fortsætter uændret med Hela Bruus-Jensen som daglig leder, Bernd Ingemansson som tekniker og Benny Ahlburg indgår i ledelsen.

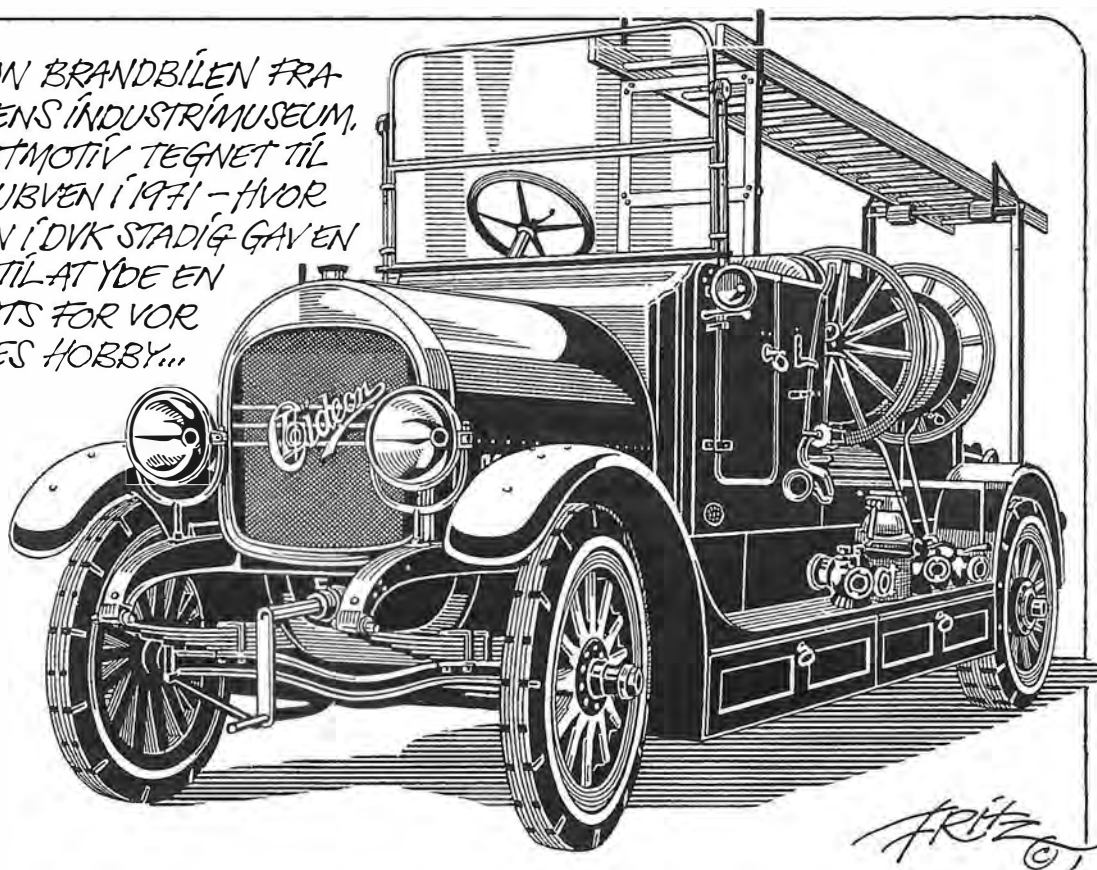
ewn/oer

## Læsermeddelse til Modelbilsamlere:

–Jeg har flere gange besøgt Hobbycentret, Østerbrogade 21 København Ø, tel. 35384821, åbent daglig fra kl. 1200, hvor jeg har fået en utroligt fin behandling også selv om jeg ikke købte noget lige den dag. Han har mange nyheder i 1/18 og 1/43 til meget rimelige priser (han giver også en god rabat), så hvis der er en bestemt model du søger er det forsøget værd evt. bare at se udvalget, det er en fornøjelse i sig selv.

Hilsen Hans Sørensen,  
Esbjerg, medl. 713

GIDEON BRANDBILEN FRA  
HORSSENS INDUSTRIMUSEUM,  
PLAKATMOTIV TEGNET TIL  
EN KLUBVEN I 1971 – HVOR  
TONEN I DVK STADIG GAVEN  
LYST TIL AT YDE EN  
INDSATS FOR VOR  
FELLES HOBBY...





## KLUBAKTIVITETER

DVK

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

Vi i DVK-Fyns aktivitetsudvalg beklager at vi måtte aflyse Egeskov Veteranbil Festival. Men med 13 tilmeldte biler kan vi ikke være bekendt at afvikle arrangementet. Det er for dårligt – men tak til de få der tilmeldte sig.

Tirsdag den 30. oktober filmaften.  
Tirsdag den 27. november julefrokost. NB Husk tilmelding!

På udvalgets vegne  
John Jørgensen

### SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Torsdag den 13. september kl. 19.30 mødes vi i klubhuset og ser endnu et afsnit af "Gamle Danmark".

Torsdag den 11. oktober kl. 19.30 besøg på FreeStyle polsterværksted, Vinkelvej 22, Rørkær, Tønder. Tilmelding til Bent Jessen på tel. 7474 4483 eller Frits Johansen på tel. 7445 9450 senest 7. oktober.

Torsdag den 15. november kl. 19.30 har Nis Skau Hansen arrangeret besøg på Fuglsang Bryggeri, Fuglsangvej 2, Haderslev. Tilmelding til Nis på tel. 7458 2913 senest 5. november.

Torsdag den 13. december kl. 19.30 julefrokost i klubhuset.

Frits Johansen

### ØSTJYLLAND – RISTRUP

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

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

Vi tager hul på biblioteksdagene. Første gang lørdag den 22. september kl. 14. Vi giver kaffen, medbring selv brød.

Tirsdag den 2. oktober kl. 19.30 klubaften hvor Poul Suhr fortæller om tilrettelæggelsen af Vitus Beringløbet og viser videofilmen fra løbet i år.

Tirsdag den 20. oktober kl. 14 biblioteksdag.

Tirsdag den 6. november kl. 19.30 klubaften.

Lars Hoffbeck tel 8699 9161

Arne Jespersen 8698 5504.

### ØSTSJÆLLAND – KLIPPINGE

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

Til vores klubmøde tirsdag 25. september har vi fundet en video om hvordan man opbyggede en rigtig sportsvogn først i halvtredserne. Og så kan vi nok overtale Karen og Ole Poulsen til at tage deres videooptagelser med fra ferieturen til Frankrig, hvor de traditionen tro nok har fundet en masse veteranbiler.

Så husk at møde op tirsdag 25. september kl. 19.

Kai Wredstrøm

### MIDTSJÆLLAND – KVÆRKEBY

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

Ved mødet i juli havde godt 30 mennesker fundet frem til Thrusholms værksted ved Ringsted. Der kunne ses sjældenheder som Lancia coupé og Maserati 3500, begge med Touring Superleggera karrosseri fra omkring 1960. Man tog sig også af Triumph TR6, div. BMW og Mercedes modeller, et spændende besøg.

Tirsdag den 18. september venter vi besøg af nogle Citroën-folk med fine biler.

Tirsdag den 16. oktober prøver vi Prebens ny biograf. Tag din bedste

bilvideo med så vi andre også kan nyde den.

Preben Boisen 5752 5040

Kaj Sørensen 5572 6798

### BØRKOP VANDMØLLE

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

13. september kl. 19.30 vi mødes på Vandmøllen.

11. oktober kl. 19.30 på Vandmøllen får vi besøg af præsidenten for Bushistorisk Selskab Jørgen Rydal. Jørgen vil give en aften i bussernes tegn.

8. november kl. 19.30 møde på Vandmøllen.

13. december kl. 19.30, vi følger traditionen og mødes til julefrokost på Møllen.

Poul-Erik Jakobsen

### MIDTJYLLAND – VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den første mandag i måneden kl. 19.00. Juli-mødet blev en stor succes. Der kom 9 gamle biler, hvoraf de 5 var åbne, men den mest sjældne var Bent FASTERHOLTS 1910 Opel. Kl. 19.45

kørte vi til Grindsted med den gamle Opel som førerhund (40 km/t). Det vakte opsigt. Vel ankommet hos Palner Lundgårde med et kvarters forsinkelse blev vi budt velkommen og kom ind og så hans gamle biler: Opel Kapitän, Mercedes 190, Borgward lasstbil, Jaguar, Citroën og Buick. Palner var derefter vært ved en kop øl, og vi fik hans værksted at se. Efter knap 2 timer kørte vi ud på Vestergård og fik kaffe – minus gamle Opel, der ikke havde lys på. Mange tak til Palner Lundgård for en god aften..

August-mødet blev holdt på Esbjerg havn. Flere gamle biler kom igennem politiafspærringerne ned til havnen, hvor der var fyldt op med store, gamle sejlskibe. Veteranbilfolkene blev trakteret med kaffe, hjemmebag og lagkage. Efter lidt snakken om de gamle biler gik vi over til at snakke om gamle skibe. Jeg fik sparket liv i den gamle 2-cyl. Bukh diesel i åle-



kvasen fra 1905 og vi sejlede ud for at kigge på alle de andre skibe i havnen. De synede af mere fra søsiden, og vi brugte små 2 timer på rundfarten.

Da vi kom tilbage havde min søn fået ild under grillen og der kom snart en liflig duft over Nordhavnen. Vi var 18 samlet ved det lange bord og fik en god grillfest ud af det. Vejret holdt sig i skindet, vi fik kun 7 dråber vand på bordet under spisningen. Tak til fruene for hjælp med grillning og borddækning.

Husk tilmelding til møderne i Vesterhede = brød til kaffen.

Ove H. Iversen  
Tel. 7533 9321

### VESTJYLLAND – SPJALD

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

Husk altid tilmelding til Henning Knudsen på tel. 9738 1264.

Bemærk at mødet i Spjald i september er udsat til *fjerde* torsdag på grund af ferie.

Henning Knudsen

### KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND – NIVÅ

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

Torsdag den 4. oktober bliver der en video eller to, formentlig om dansk bilsport fra midten af 1930'erne til midt i halvtredserne. Og de fem små udsendelser i serien Motorfolk som DR fjernsyn ikke rigtigt kan bevæge sig til at udsende (enkelte har dog været sendt).

Torsdag den 18. oktober virksomhedsbesøg hos Balke & Wedel-Jørgensen Aps, Gammel Køge Landevej 55, 2500 Valby. Vort medlem Henning Jørgensen og hans kolleger viser flere sider af den vanskelige kunst at renovere en motor maskinelt. Har du spørgsmål er det bare at melde dig til Dorthe Thies på kontoret på tel. 4914 5906. Begrænset deltagerantal – først til mølle.

Claus E. Neble.

## Vesterhede-møde på Esbjerg Havn

Søndag 5. august var vi inviteret til Esbjerg havn i forbindelse med Cutty Sark, det store sejskibsrace. Vel ankommet lidt efter 1500 blev vi budt på kaffe og lagkage, derefter en sejlur i Ove Iversens sejlbad fra ca. 1920 (1905? Red.) rundt i Esbjerg havn, således at vi kunne se skibene fra den anden side, nogle var utroligt flotte. Vel ankommet til kajpladsen (det skal lige indskydes at vi samlede et an-

det fartøj op med motorskade som vi slæbte med ind) var der på kajen tændt op i grillen således at alle kunne få lidt lækker grillmad. Vi havde en dejlig eftermiddag og når man tænker på at det kun kostede 50 kr. pr. prs. incl. kaffe/kage/grillmad/øl/vand/vin og sejlur så er det at man undrer sig over at der ikke mødte flere op.

Hilsen Hans Sørensen, medl. 713.

## Rettelse – Morris 8

På grund af en ombryderfejl manglede desværre nogle linjer af artiklen i sidste nummer om Morris 8. Det er fornedet på side 23 det gik galt. Der skal stå:

Også de hydrauliske bremses var lidt usædvanlige på en lille vogn i 1934. Men konservative og meget britiske var vognene, tænk bare på hvad der samtidig blev præsteret af forhjulstrækkere på den anden side af Kanalen.

Chassiset var i det lange løb lidt af en prøvelse. Rammen var for at lette vognen gennemhullet, og i hullerne samlede sig skidt som igen satte

tæring i gang. Affjedringen er med halvelliptiske fjedre for og bag.

Månedens køretøj er en two-seater fra 1934, altså en såkaldt pre-series. Bilens ejer er Vagn Christensen i Brenderup, og Vagn har ejet bilen siden 1996. Bilen har altid kørt i Danmark, fra ny i Sønderjylland. Den er renoveret i 1985, og Vagn købte den som nævnt i 1996. Bilen er helt original undtagen speedometer. Bilen er født med et ruller speedometer, det har Vagn endnu ikke fundet, men leder naturligvis stadig efter et sådant.

## Ikea aftenløbene

Igen i år har der været meget stor tilstrømning til de fem afholdte Ikea aftenløb. Der har i gennemsnit været omkring 45 køretøjer til start, og det må siges at være fantastisk. Humøret har ved alle løb været højt, men "dommeren" (det er også mig) er desværre taget i at lave en fejl.

Så det fjerde løb havde to vindere. Det medlem der blev udråbt som vinder ved afslutningen, samt Niels Støtrup, Espergærde.

I kampens hede havde jeg overset at der var samme antal point. Undskyld mange gange Niels, jeg skal forsøge på at det aldrig sker mere. Der tilfalder selvfølgelig Niels



Støtrup en tilsvarende præmie snarest. Vi ses, om ikke før så næste år.

Tak til alle for denne sæson, uden jer ville livet være meget kedeligere.

Venlig hilsen  
Claus Neble



## Referat fra DVK's ekstraordinære generalforsamling d. 18. august 2001 i Borgerforeningens Hus, Nyborg

**Den fungerende formand Steffen Jørgensen bød velkommen og præsenterede dirigenten Jan Horneman. Steffen Jørgensen forlod derefter mødet.**

Forsamlingen accepterede Jan Horneman som dirigent.

Dirigenten præciserede generalforsamlingens opgaver:

- Vedtægtsændringer
- Valg af bestyrelse

Derefter gennemgik dirigenten formalia vedr. mødets afvikling, og præciserede at kun punkter på den publicerede dagsorden kunne behandles.

Egon Wang Neesgaard og Lars Hugo Kristiansen blev valgt som stemmetællere.

Mogens Camre spurgte om der kunne stilles begrænsede ændringsforslag. Dette afviste dirigenten under henvisning til de gældende vedtægters § 10, som gælder for både ordinære og ekstraordinære generalforsamlinger. Dirigenten påpegede at såvel DVK's love som ændringsforslaget var meget gammeldags.

Henrik Thostrup oplyste at gruppen omkring P.E. Hansen ikke ønskede at deltage i et udvalgsarbejde om vedtægtsændringer, hvorefter han havde udarbejdet et forslag selv.

### **Vedtægtsændringer.**

Dirigenten oplyste, at den fungerende bestyrelse foreslog paragrafvis afstemning.

Han tilsluttede sig dette.

Han besluttede, at der skulle kvalificeret flertal (3/4 af afgivne stemmer jfr. vedtægternes § 13) til vedtagelse af hvert enkelt paragrafforslag – selv om man normalt bruger simpelt flertal ved afstemning om den enkelte paragraf og først til sidst kræver kvalificeret flertal ved afstemningen om det samlede vedtægtsforslag.



*Den kyndige og myndige dirigent, advokat Hornemann fra Sønderborg.*

Derefter gennemgik Henrik Thostrup ændringsforslagets § 3 samt den tilsvarende § i de gældende vedtægter. Forslaget kom til afstemning. Af 48 stemmeberettigede stemte 34 for. Forslaget var følgelig ikke vedtaget. Derefter blev ændringsforslag til § 8 gennemgået. Dirigenten påpegede at §8 og §11 hang uløseligt sammen og at der skulle stemmes om begge paragraffer samtidig. Derefter gennemgik Henrik Thostrup § 11. Niels Jonassen påpegede at Henrik Thostrup havde ydet en stor indsats men at klubben ville være mere tjent med at få udarbejdet et sæt helt nye og moderne vedtægter.

Af 47 stemmeberettigede stemte 19 for forslaget. Forslaget var følgelig ikke vedtaget.

Mogens Camre konstaterede at det ville være spild af tid at fortsætte afstemningerne om ændringsforslagene. Dirigenten fastslog at det var rigtigst at færdigbehandle vedtægtsforslaget.

Henrik Thostrup gennemgik derefter § 12. Ved afstemningen stemte 21 for forslaget, det var følgelig ikke vedtaget.

Henrik Thostrup gennemgik § 13. Ved afstemningen stemte 18 for forslaget, det var følgelig heller ikke vedtaget.

### **Bestyrelsesvalg.**

Dirigenten fastslog, at valget nu skete efter de "gamle" vedtægter. Dirigenten gjorde opmærksom på, at vedtægternes § 10 medførte, at der i dag ikke kunne fremsættes forslag til bestyrelseskandidater fra salen. Man var bundet til den kandidatliste, der var offentliggjort i Veteran Tidende for juli 2001 samtidig med den officielle indkaldelse til generalforsamlingen.

Det kunne således heller ikke besluttes, at den nye bestyrelse kunne blive større end 9 kandidater. Derimod kunne det besluttes, at den blev mindre.

Det ønskede forsamlingen ikke.

Dirigenten konstaterede herefter, at der var samme antal kandidatforslag som antallet af bestyrelsesposter og at det heraf fulgte, at alle kandidaterne enstemmigt var valgt til bestyrelsen.





De tilstedeværende medlemmer af den ny bestyrelse: Fra venstre kasserer Claude Teisen-Simony, Frits Johansen, næstformand Henrik Thostrup, Henrik Schou-Nielsen, Terkel Lund Ovesen, Bent Friis og formand Peter Løvstrøm Sørensen.

Henning Kjeldgaard Knudsen og sekretær Bo Ødegaard var forhindret i at være til stede – hvilket efter vedtægterne ikke var til hinder for deres valg.

Dirigenten meddelte, at han fortolkede vedtægterne således, at de nyvalgte kandidater fra øst var valgt for 2 år og kandidaterne fra vest for 1 år.

Ligeledes meddelte dirigenten at den siddende revisor fortsatte. Dette blev accepteret af forsamlingen.

Peter Løvstrøm takkede for en vel fungerende generalforsamling, og rettede samtidig en tak til dirigenten. Han sagde endvidere at den nye bestyrelse ville arbejde på at samle klubben og fremhævede de mange

medlemmer som stod for lokalarrangementer. Han opfordrede medlemmerne til at fremsende ideer og forslag skriftligt til bestyrelsen.

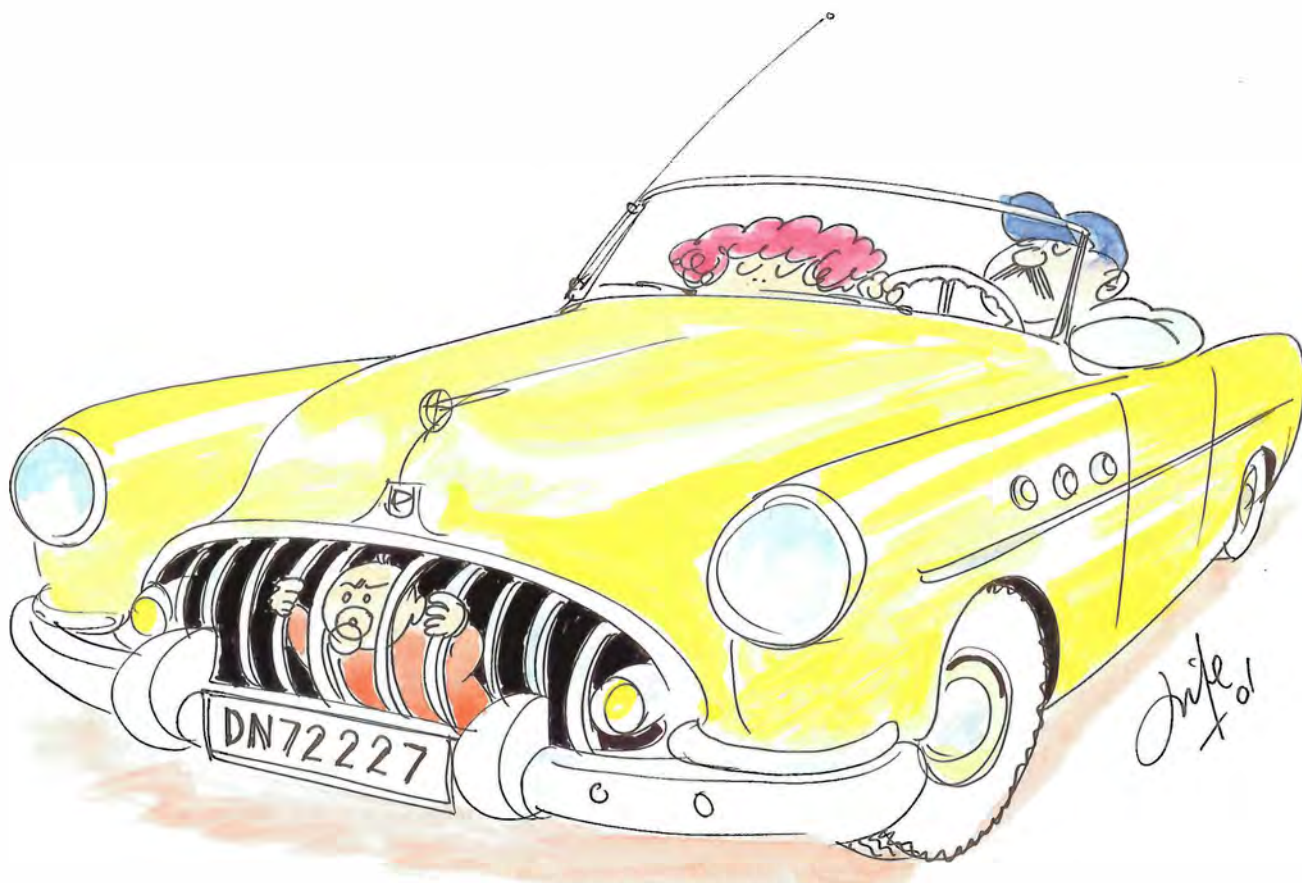
Peter Løvstrøm bad forsamlingen om en tilkendegivelse af dens holdning til direkte formandsvalg samt til øst-vest opdelingen. Medlemmerne af den nye bestyrelse redegjorde for deres syn på direkte formandsvalg og øst-vest opdelingen.. Efter nogen debat blev der foretaget en vejledende afstemning som viste stort flertal for såvel direkte formandsvalg som en ophævelse af øst-vest opdelingen.

P.E. Hansen mente at klubbens revisor bør være tilstede ved generalforsamlingen, og at DVK efterhånden er blevet så stor en klub, at man burde overveje at få hjælp fra en betalt revisor.

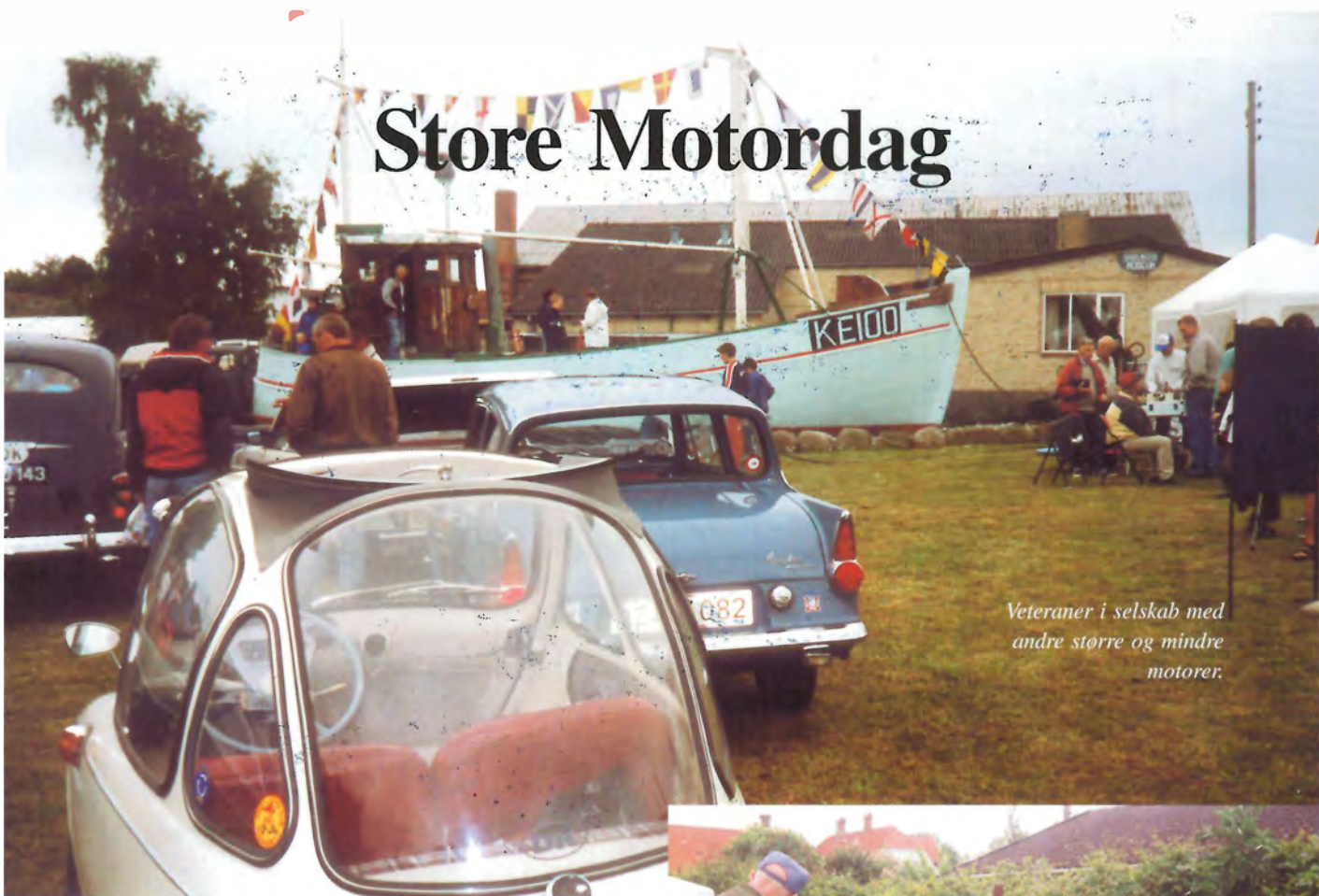
Som afslutning foreslog Bent Friis at foreningen gav øl.

Refereret af Dorthe Thies og Niels Jonassen  
Tiltrædes:

Jan Horneman, dirigent



# Store Motordag



*Veteraner i selskab med andre større og mindre motorer.*

Tekst og foto Kaj Wredstrøm

**Store Motordag foregik lørdag den 16. juni som en udflugt fra Rønnede over Hellested, Klippinge, Gjorslev og Holtug til Højeruplund, hvor frokosten blev spist.**

Derefter fortsatte koretgen til den traditionelle Veterandag ved Rødvig Skibsmotormuseum. Kai Wredstrøm tog billederne, og man ser blandt andet en Fordson traktor fra 1935, fuldt køreklar ved hjælp af en Imbert gas-generator fra Anden Verdenskrigs tid.



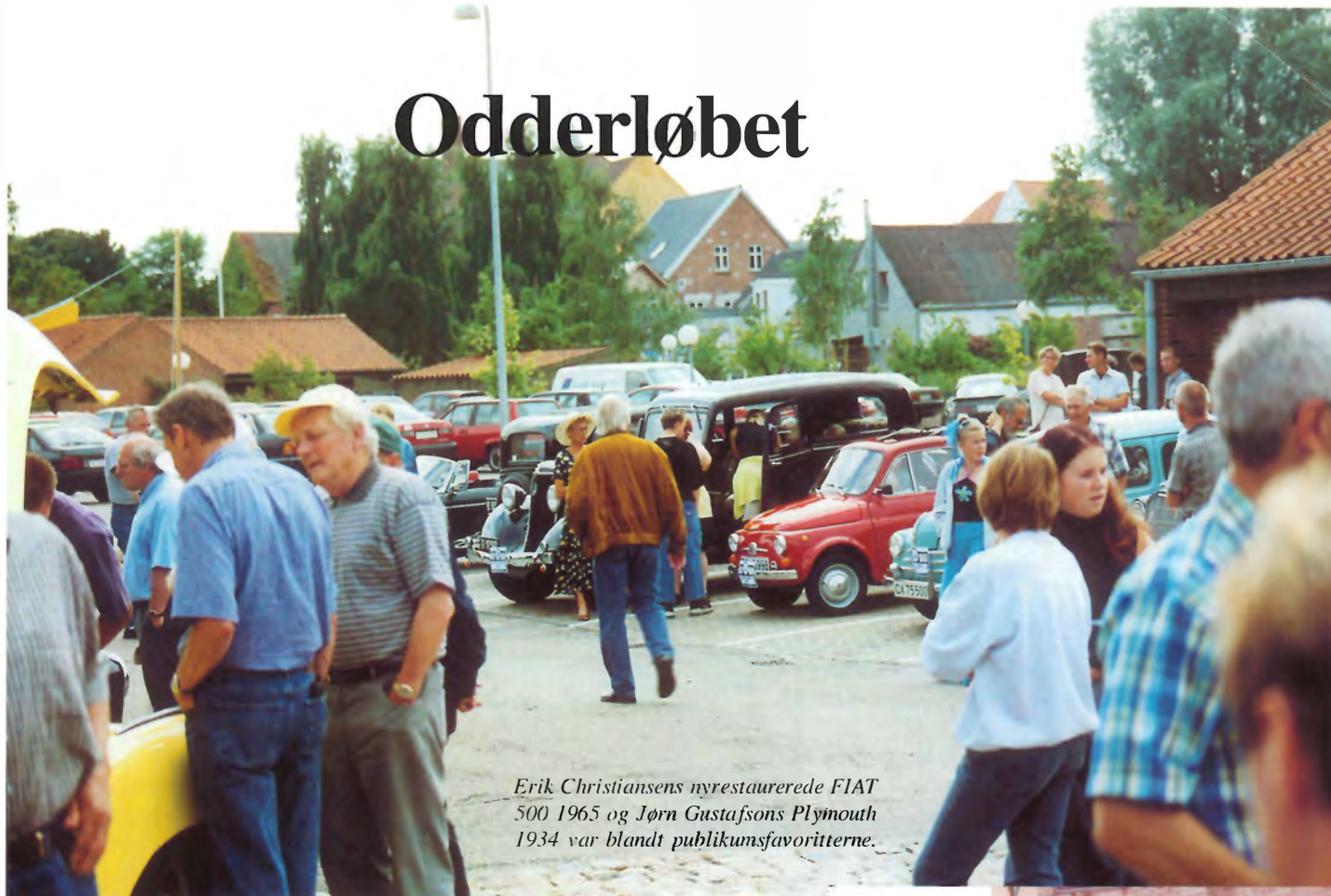
*Fordson traktor 1935*



*Fordson traktor 1935*

*På arealet ved Motormuseet i Rødvig*

# Odderløbet



*Erik Christiansens nyrestaurerede FIAT 500 1965 og Jørn Gustafsons Plymouth 1934 var blandt publikumsfavoritterne.*

I forbindelse med byfesten holdt vi igen i år den 4. august "Odderløbet Hads Herred Rundt". 16 biler, 8 motorcykler og to veteranknal-lerter var tilmeldt. Man mødtes ved Ålykkecentret i Odder til morgenkaffe, velkomst og udlevering af kørevejledning, bykort og rallyplader, og startede på den ca. 55 km lange rute gennem det skønne Hads Herred.

Løbet havde afgang fra faste stoppesteder på faste tidspunkter, så alle kunne starte samtidig, og man kunne springe et stop over og alligevel starte sammen med de andre. Første stop var på parkeringspladsen ved den flotte golfbane, hvor golfspillerne havde lejlighed til at beundre køretøjerne.

Turen gik videre forbi den smukt beliggende herregård Åkjær, som Koed Jørgensen har fået restaureret til nutidens standard. Videre ad de snoede veje gennem landsbyerne Ålstrup, Amstrup, over dæmningen til Alrø, hvor man nød en forfriskning ved milen. Deltagerne kunne også beundre den smukke udsigt til øen Endelave, hvortil færgen fra Snaptun strøg af sted i den friske brise.

Næste stop var ved møllen i Gylling. Efter et besøg på benzintanken var alle klar til at køre over til præstegården og kirken i Over Randlev, der blev vi inviteret indenfor for at se de stuer hvor digterpræsten Steen Steensen Blicher engang residerede. På gårdspladsen var alle køretøjer linet op til fotografering. Sidste etape gik tilbage gennem Odder til Ålykkecentret, hvor køretøjerne blev parkeret. Mange benyttede lejligheden til at se på de flotte køretøjer. Deltagerne var imens til fællesspisning i festtellet på torvet. Da der var kræmmermarked i flere af byens gader var der bagefter lejlighed til at gå en tur og finde lige de ting man savnede. Man mødtes igen ved køretøjerne og kørte i kortege under vejledning af politi-hjemmeværnet til gågaden i Odder, hvor borgere og gæster til byfest og kræmmermarked kunne stemme om det flotteste køretøj. Så var der fælles kaffebord og præmieuddeling i Ålykkecentret. Flest stemmer var gået til Arne Jacobsen, i den flotte grønne Jaguar XK 120. Næstflest Erik Christiansen i nyrestaureret FIAT. Nummer tre Jørn Gustafson med sin utroligt flotte Plymouth 1934.



*Preben Jensens FIAT 1100 1965 – i dag en sjældenhed.*



*Hans Larsens BSA 1937.*

Så var det tid til at vende køleren hjemad fra et løb, som lokale medlemmer af DVK i forbindelse med byfesten i Odder nu har afviklet tre år i træk.

Erik Mathiasen, løbsleder

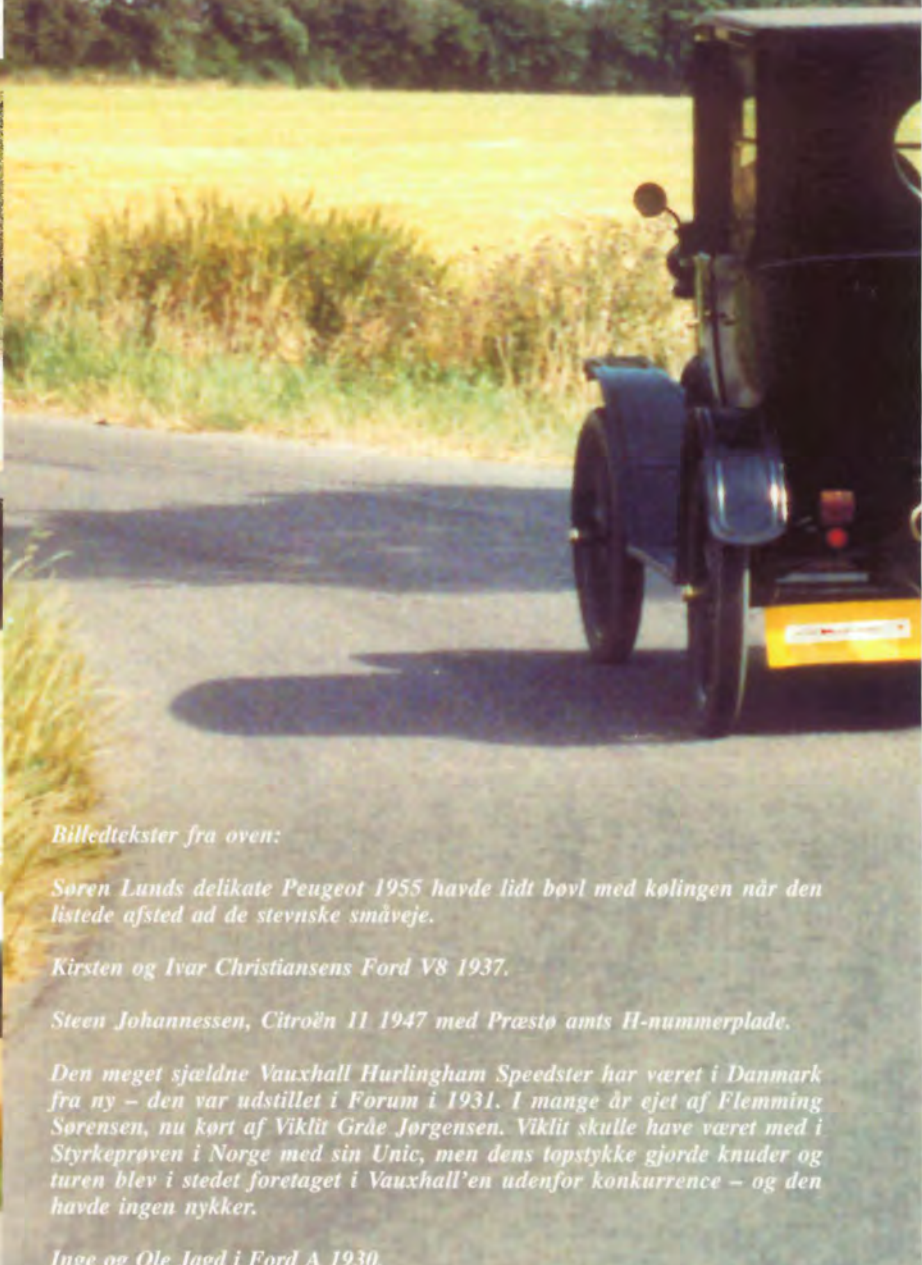
# Stevns

Som den opmærksomme læser vil have lagt mærke til er der ret lange referater fra nogle løb, slet ikke noget fra andre. Og få billeder fra det ene og mange fra det andet. Kvaliteten af billederne svinger naturligvis også.

Men vi må stort set tage hvad der kommer og være glade til. Med andre ord: Hold jeg ikke tilbage. Skriv dog ikke alt for langt, men sådan som man kan tænke sig det også kan interessere medlemmer i den anden ende af landet.

Og husk at sørge for tekst til billederne. Hvem er det (ikke kun fornavn) og hvilke køretøjer. Ja og hvem har taget billederne, det er somme tider ikke den samme som har sendt referat.

Peter Bering var på Stevns i begyndelsen af august og fotograferede.



*Billedtekster fra oven:*

*Søren Lunds delikate Peugeot 1955 havde lidt bøvvl med kølingen når den listede afsted ad de stevnske småveje.*

*Kirsten og Ivar Christiansens Ford V8 1937.*

*Steen Johannessen, Citroën 11 1947 med Præstø amts H-nummerplade.*

*Den meget sjældne Vauxhall Hurlingham Speedster har været i Danmark fra ny – den var udstillet i Forum i 1931. I mange år ejet af Flemming Sørensen, nu kørt af Viklit Gråe Jørgensen. Viklit skulle have været med i Styrkeprøven i Norge med sin Unic, men dens topstykke gjorde knuder og turen blev i stedet foretaget i Vauxhall'en udenfor konkurrence – og den havde ingen nykker.*

*Inge og Ole Jagd i Ford A 1930.*



*Næstældste deltagende køretøj, Jens Peter Sørensens Douglas 1920.*

*Når man ikke har noget bagsæde er man så dejlig fri for passagerer.  
Peter F. Lykkeberg på Norton Model 18 1935.*

*Kurt Jensen var tilmeldt med Caravelle men kom i Renault 4CV.*

*Kai Ottosson og søn, BMW 327 1938.*

*Preben Pedersen i 1936 Rolls-Royce. Det 4-dørs åbne Vanden Plas-karosseri er det oprindelige og en sjældenhed (farven var dog ved leveringen grå og sort).*

*Stort billede:  
Ældste deltagende køretøj, Flemming Larsens Ford T 1915.*

# Munkebjerg



*Niels Andersen i BMW 319-1 1936.*



*Kurt Skovs Alvis TC21 1953 og Søren Hammers MG B GT 1972.*

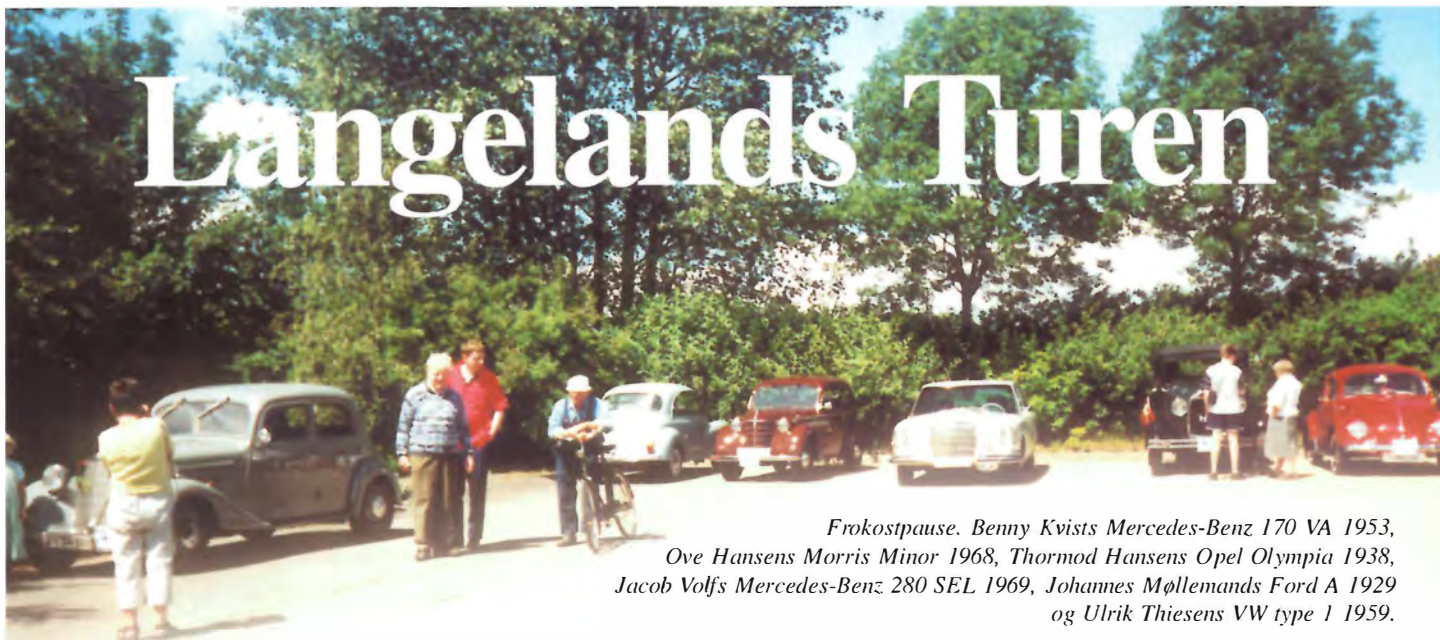
Det er ikke nemt at fotografere når man selv er deltager. Det lykkedes Peter Bering at få nogle af sine holdkammerater i kassen i Munkebjerg.

Der blev kørt i 6 hold med 12-15 vogne i hvert – og der var mange deltagere, men langt de fleste engelske og andre sportsvogne fra 50' og 60'erne. Under 10 førkrigsvogne.



*Carsten og Rasmus Pedersen i MG TD 1953, Claus Petersen i Morgan 4/4 1984 (!) og Ludvig Andersen i BMW Isetta 1960.*

# Langelands Turen



*Frokostpause. Benny Kvists Mercedes-Benz 170 VA 1953, Ove Hansens Morris Minor 1968, Thormod Hansens Opel Olympia 1938, Jacob Volfs Mercedes-Benz 280 SEL 1969, Johannes Møllemands Ford A 1929 og Ulrik Thiesens VW type 1 1959.*

**Søndag den 1. juli havde Ford T Klub Danmark inviteret egne og DVK's medlemmer til en tur på langs af Langeland. Der deltog 31 køretøjer og vejret var som det skulle være på en rigtig sommerdag med sol og klar himmel.**

Startsted var Lohals havn, hvor havnefoged Asger Hansen var vært for morgenkaffe med brød til deltagerne. Derfra gik turen i samlet trop gennem Lohals by og skove ad de små veje kranset af levende hegn, som snor sig omkring de for Langeland så karakteristiske hatbakker og gennem landsbyer, hvis navne ofte har endelsen -bølle.

Gennem skovene omkring Tranekær kommer vi frem til byen og forbi slotet, som er opført omkring år 1200. Kort derefter til en anden af Langelands seværdigheder, Danmarks ene-

ste tilbageværende større tobakstørrelade. Under et kort ophold fortalte den nuværende ejer, Jørgen Møller-Holst, om tobaksdyrkning under 2. Verdenskrig. Derfra til Tullebølle, hvor den medbragte frokost blev indtaget i vores have og garage. Undervejs fra Lohals var indlagt en konkurrence med spørgsmål om lokale attraktioner. Vinder blev Christa og Arne Rasmussen (Opel Record cabriolet 1954). Andenpræmie til Anne og Erik Bloch (Austin-Healey Sprite Mk2 1964).

På eftermiddagens rute var første stop herregården Skovsgård, ejet af Danmarks Naturfond. Vi indgik i den årlige sommerfest med marked og forskellige aktiviteter. Naturvejleder Marianne Krogh fortalte om godsets historie og der var afstemning om publikums favorit. Den faldt ud til fordel for Tove og Henning

Sørensen for deres smukt restaurerede Ford A pickup.

Derfra sydpå til Langelands golfbane ved Østerskov Strand, hvor vi på banens Driving Range holdt en lille konkurrence om hvem der kunne slå det længste drive. Det kunne Benny Kvist (Mercedes-Benz 170 1953). Der var også præmie til Erik Pryds (MG GT 1952) for ihærdig indsats og et godt forsøg.

Sidste etape gik langs Langelands vestkyst og Lindelse Nor til Spodsbjerg havn, hvor købmand Tom Andersen bød på øl, vand og is. Dermed var turen slut, og det havde i hvert fald for os som arrangører, og vi tror også for deltagerne, været en god dag i den langelandske natur.

Kirsten og Poul Thostrup (Ford T 1914)

*Lohals Havn. Anton Pedersens Chrysler Valiant 1963, Poul Thostrups Ford T 1914, Uno Andersens Chevrolet 1917 coach, John Jørgensens Morris 8 Serie 1, Niels Sørensens Ford T 1923 touring og Johannes Matthiesens Dodge Brothers 1934.*

*Frokostpause. Ole Delns Ford A 1930, Kaj Hansens MG B 1963, Johannes Matthiesens Dodge og Mads Hermansens Jaguar Mk2 1967.*





## Skoda'er på slottet

Af Svend Carstensen

*Den genopbyggede kørelade danner en både smuk og imponerende ramme om Skoda-samlingen på Krengerup Slot*

**Det eneste Skoda-museum uden for Tjekkiet er flyttet til herskabelige omgivelser på Krengerup Slot på Sydlyn, nær ved Glamsbjerg.**

Nøjagtigt to år efter at Skoda-museet åbnede i trange lokaler i Glamsbjerg kunne de tre bagmænd bag Skoda-samlingen den 3. august slå dørene op for nye, meget præsentable

lokaliteter i den gamle kørelade på Krengerup Slot. Forhandlingerne om lokaliteterne på Krengerup var egentlig allerede begyndt i eftersommeren 1999, men så kom vinterstormen i december 1999 lidt i vejen, idet den i bogstaveligste forstand nedlagde laden næsten totalt. Men det var faktisk held i uheld, for selv om det medførte en betydelig udsættelse af

flytteplanerne, betød det også, at den fredede lade i sin genopførte tilstand er blevet mere velegnet til at rumme bilerne, idet en række skillerum nu er borte.

Så i dag præsenterer museets 22 Skoda'er sig smukt under de kraftige egebjælker og det nye stråtag. Åbningen blev markeret med et par hundrede indbudte gæster, og museet blev i dagens anledning betænkt med mange gaver, herunder også et par pæne pengebeløb fra både Skoda-importøren, Skoda-forhandlerne og Skoda-klubben.

Foromtalen af museets flytning er åbenbart kommet vidt omkring, for i weekenden efter den officielle åbning var der ca. 500 gæster på besøg i de nye lokaliteter.

Vi er ikke vant til at se Skoda'er på



*De tre bagmænd kan være stolte af deres museum. Fra venstre Carsten Andersen, Jan Hansen, Ole Hansen.*

*Foto: Leif Nielsen*





I den øverste ende af hallen står nogle rigtige sjældenheder: Til højre en Skoda 1100 „Tudor“ med 4 døre (så selvmodsigende dette end kan lyde) fra 1948 og til venstre en 1955 Skoda Babeta 4-hjulstrukket radiovogn fra den tjekkoslovakiske hær med mange avancerede detaljer, bl.a. uafhængig affjedring af alle hjul og motor med overliggende knastaksel

museum, ej heller til museer for ét enkelt bilmærke. Men på Krengerup Slot nær Glamsbjerg har vi nu begge dele. Og hvis du tror, at Skoda er et uinteressant bilmærke, så kommer du på andre tanker, hvis du besøger museet - og endnu mere hvis du anskaffer den danske udgave af bogen om Skodas historie (omtalt i Veteran Tidende nr. 301, juli 2001). Museet sælger naturligvis bogen.

Foruden Skoda-museet lægger Krengerup Slot lokaler til et museum for hørvævning, så Krengerup byder på både noget for koner/piger og for mænd/drenge. Der er også en hyggelig lille cafe i tilknytning til museerne. Indtil skiltningen langs vejene er revideret, finder man lettest Krengerup ved at følge skiltene til „Hørvævsmuseet“.

*De tre fynboer lægger vægt på, at Skoda-museet skal være et levende museum, hvor der hele tiden sker noget - i forgrunden chassisrammen til en Skoda Tudor cabriolet ca. 1949, der er under restaurering, og bagved en Skoda 130 i rallytrim.*

### Åbningstider for Skoda-museet på Krengerup:

Juni-juli-august:	Dagligt undt. mandag kl. 13-17
Maj + september:	Weekender kl. 13-17
Uge 42 (efterårsferien):	Weekender + man-fre kl. 13-17

### Billetpriser:

Voksne	30 kr.
Børn under 6 år	gratis
Børn 6-13 år	10 kr.
Grupper over 10 personer	25 kr. (kun efter aftale på tel. 62541225)
Fællesbillet med Hørvævsmuseet	50 kr.





# Guldhornsløbet

Tekst og fotos Leif Gr. Thomsen

**Den 11. august kørtes Guldhornsløbet for 10. gang, 60 køretøjer stillede op i strålende sol i Schackenborg slotspark, langt borte fra det nysgerrige publikum, som måtte vente udenfor.**

Det var en glæde at se mange "nye" køretøjer, og noget så sjældent som

en motorcykel mødte frem. Den kongelige familie viste arrangementet den ære at komme ned for at kigge på køretøjerne, og den lille Prins Nicolai fik foræret en LEGO-bil.

Afbrudt af frokost på ECCO-Centret var man rundt på digerne og i marsklandet for at finde poster. En af po-

sterne bestod af kørsel på et moderne løbehjul, og løbsledelsen måtte konstatere, at skulle den kunstneriske udførelse vurderes højt, så havde alle været vindere.

Ved den afsluttende festmiddag var der traditionen tro gaver til alle.



*Papugas busser ses over hele Europa, men forbindelsen bagud i tiden holdes med denne Ford V8 fra midten af trediverne.*



*Leif Outzens Harley Davidson 1931, eneste motorcykel ved Guldhornsløbet.*



*Asger Kristensens Ford V8 Fordor 1938, i flugt over marsken.*



*Det var de åbne vognes dag, her Arno Andersens Hudson 8 Convertible 1938.*



*Arne Bach Pedersens Chevrolet coupe 1941, en her i landet sjælden årgang, idet de pga. krigen slet ikke blev importeret.*



*Se godt på Kim Schmidt-Christensens Chevrolet touring 1932, den er højrestyret. Karrosseripladen siger Holden, så denne vogn kommer fra Australien.*



*Lars Hugo Kristiansen i sin Ford V8 roadster fra 1934. Denne vogn har været en trofast deltager i talrige arrangementer i over 25 år.*



*Karl Erik Sørensens meget sjældne Ford Zephyr Six 1954 cabrio, som vi fik at se efter restaurering fra totalt vrag i oprustningsmæssig henseende. Reservehjulsarrangementet må være en tilføjelse i nyere tid.*



*Bent Esbensens Singer 9 LeMans Coupe 1935, en vogn, som må siges at være ret sjælden al den stund de fleste er konverteret til rodstere.*

*Jens Bagges  
Rolls Royce Silver  
Cloud 1962  
i samme situation.*



# DAIMLER SP250 1962

Tekst og foto: Hans Pedersen

Engang imellem er det meget underligt med alle disse skønne biler, som vi alle er omgivet af. Engang - da man var meget, meget ung - da drømte man om at komme til at eje disse biler.

Jeg selv er overbevist om, at det er særdeles godt at have drømme, drømmene fortsætter forhåbentligt hele livet, hvordan skulle man kunne undvære sine drømme?

Drømme er noget med at se fremad - drømme om noget. Og minsandten, nu sidder jeg her i år 2001 på en dejlig sommeraften, hvor jeg ikke drømmer, men tværtimod ser mange år tilbage, tilbage til noget der måske engang var en drøm, f.eks. månedens køretøj: Daimler SP250 fra 1962.

Da jeg gik i skole havde jeg stor trang til at læse om biler i timerne, hvilket jo på en måde var forkert, men som jeg i dag er lykkelig for at jeg alligevel gjorde. Bilerne interesserede mig særdeles meget, og gør det stadig. Netop Daimler SP250 kan jeg huske, jeg læste om - var det måske i Skandinavisk Motor Journal?

Jeg læste og læste om denne specielle bil med glasfiberkarrosseri og en kæmpe V8-motor. Ved siden af min fars Opel Olympia Rekord P2 fra samme år var denne Daimler noget helt specielt.

Derfor er jeg glad for at kunne besøge Ole Vad i nærheden af Århus, der er den lykkelige ejer af en Daimler SP250. Jeg er ret sikker på at

ikke mange medlemmer af vor klub kender meget til denne bil, mange har formentlig aldrig set den i virkeligheden. I Danmark er der vist nok kun 4-5 stk. af typen.

På min vej ud til denne spændende bil lader jeg tankerne gå lidt tilbage - hvordan var det nu med dette firma med det berømte navn Daimler? Kan jeg mon nu huske alt det jeg i årenes løb har læst om emnet?

Inden vi møder den berømte Daimler SP250 og forstår hele historien om denne bil, da lad os gå mange år tilbage i tiden. Vi må også lige omkring Tyskland, selvom bilen jo er engelsk.

Daimler er et af de ældste navne i den engelske bilhistorie, bragt til landet af ingeniør Frederick Simms, der traf den tyske Gottlieb Daimler på en international udstilling i Bremen i Tyskland i 1888.

På denne udstilling viste Gottlieb Daimler en skinnebus til smalsporede jernbaner frem, og det interessante ved denne skinnebus var drivkraften - en lille forbrændingsmotor som Gottlieb Daimler havde udviklet. Det var absolut en sensation i 1888, hvor man som regel benyttede sig af dampmaskiner som drivkraft, eller ganske almindelige heste.

Frederick Simms fandt dette yderst interessant, og i 1890 havde han held til at overtage alle patentrettighederne i Storbritannien samt alle tilhørende kolonier med undtagelse af Canada.

I begyndelsen blev den lille forbrændingsmotor benyttet i skibe og som stationære motorer. Frederick Simms blev direktør i det tyske selskab og kom derfor i tæt berøring med den meget spæde bilindustri.

I 1893 etablerede han et mindre firma - Daimler Motor Syndicate Ltd. - og indlemmede sit eget konsulentfirma med en aktiekapital på 6.000 pund. Allerede i 1896 solgte han selskabet til British Motor Syndicate Ltd. for den nette sum af 35.000 pund. Kort tid efter blev selskabet igen solgt for 100.000 pund.

Gottlieb Daimler var direktør i det engelske selskab indtil 1898.

Senere gik det tyske og det engelske selskab hver sin vej. Allerede i 1896 havde det engelske selskab ændret navn til The Daimler Company, og Frederick Simms blev som direktør indtil 1897.

Den første helt engelske fremstillede Daimler bil blev produceret i 1897. Den var 2-cyl. og var i stor grad baseret på den franske Panhard. Bilen havde atmosfæriske indsugningsventiler, stangstyring (intet rat) gløderørstænding og en gearkasse med 4 fremadgående gear og 1 bak. Bilen var monteret med kædetræk og havde massive hjul.

I 1898 introducerede fabrikken en 4-cyl. bil med bl.a. et rigtigt rat, som vi kender det i dag.

Det var også i 1898, at Daimler knyttede forbindelse til den kongelige familie. Det skete da Prinsen af



# Daimler



PRESENTS THE

# V8

S.P. 250

Wales bad om lov til at få en tur i fabrikkens bil, og allerede i begyndelsen af 1900 modtog prinsen sin første bil. Forbindelsen til kongehuset var nu etableret, og den varede i mange, mange år, indtil Dronning Elizabeth gik over til Rolls-Royce. I 1904 reorganiseredes selskabet, og fik igen nyt navn: Daimler Motor Company Ltd.

Med en kapital på 200.000 pund begyndte en ny epoke.

Daimler Motor Company overtog et omfattende fabriksanlæg på over 5 hektar i nærheden af Coventry.

Det gik hastigt fremad, i 1914 råde-

de Daimler over både 4-cyl. og 6-cyl. motorer.

I 1910 blev Daimler Motor Company overtaget af The Birmingham Small Arms Company, bedre kendt som BSA.

Daimler navnet bibeholdtes, og i 1927 kom den enorme og storslåede 12-cyl. motor på 7,1 liter.

I 1931 overtog Daimler firmaet Lan-

chester, der siden blev sendt på markedet som en billigere bil under Daimler.

I øvrigt overtog Daimler flere firmaer, bl.a. karrosserifirmaet Hooper & Co., der havde stået for bygningen af mange kongelige køretøjer.

Daimler kunne andet end bygge biler. Under 1. verdenskrig (1914-1918) byggede man verdens første





kampvogn, ligesom man i krigens tid fremstillede mange lastbiler, ambulancer, flymotorer m.v.

Daimler bliver senere forstyrret af endnu en verdenskrig (1939-1945) og ved krigens begyndelse kontrollerede Daimler ca. 55 fabrikker med i alt 17.000 ansatte.

Den vigtigste af fabrikkerne lå på et 25 hektar stort område ved Browns Lane i Allesley i Coventry, der i øvrigt senere blev hovedsæde for Jaguar.

Daimlers økonomi var ikke ligefrem god, så i 1960 solgte ejeren af Daimler – BSA – hele fabrikken til Jaguar.

Nu var det praktisk taget slut med selvstændige Daimler-modeller.

Jo, sådan startede eventyret om Daimler Motor Company Ltd., i hvert fald i store træk, og medens mine tanker således har været mere end 100 år tilbage, er jeg nu ved at være fremme hos ejeren af månedens køretøj.

Det bliver en brat opvågning – der står den og skinner i solen, rød og dejlig. Jeg tænker: Er dette virkelig en Daimler?

Daimler, som jeg forbinder med store tunge limousiner, man oftest har

set køre med adelige og kongelige personer.

Daimler SP250 er en rap sportsvogn, ingen tvivl om det.

Denne her Daimler SP250 har fra ny kørt i Californien og er iflg. papirerne fremstillet på fabrikken i England den 19. januar 1962, fra ny lakeret sort med rødt interiør. Den er eksporteret til British Motors Corp. i USA den 6. februar 1962.

I Californiens sol har den så kørt 25.000 miles (ca. 40.000 km), og den nuværende ejer har købt den i Californien tilbage i 1986/87. Bilen var en rigtig såkaldt "Black-plate-car" d.v.s. med californiske sorte nummerplader, som de jo var dengang. Det var en tilfældighed, at Ole blev ejer af en Daimler SP250. Tilbage i 1980'erne blev der importeret mange biler fra Californien til bl.a. Danmark, og man stod derovre i det solbeskinnede Californien med en container, der næsten var fyldt helt op med biler. Der var lige akkurat plads til en mindre og meget lav bil, og her faldt man så over en Daimler SP250, der jo både er lille og særdeles lav. Den kunne lige akkurat være i containeren, og Ole sagde OK.

Bilen er nu lakeret rød, og der er

monteret helt nyt interiør, og den fremstår som aldeles fabriksny.

Californiens sol er hård ved lakken, så da Ole købte bilen skulle den naturligvis lakeres, og den skulle som nævnt være rød. Det tog mere end 3 måneder at lakere bilen tilfredsstillende, glasfiberkarrosseriet drillede meget, ja det blev ved med at "give sig en smule" hele tiden.

Den blev produceret i tiden fra 1959 til 1964, og der blev i alt produceret 2.654 stk. incl. 6 stk. prototyper. Og mange blev solgt til det amerikanske marked, hvor den i øvrigt blev vist frem første gang i foråret 1959, inden den egentlige produktion gik i gang.

Ud af den totale produktion var de 1.453 højrestyret og 1.201 stk. venstre styret.

Daimler SP250 findes både som type A, B og C, men set udefra ligner de hinanden. Den første model er type A, og den er produceret med manglende afstivning. Det betød bl.a. at dørene kunne gå op ved kørsel, og man kunne også fornemme, hvor slapt hele karrosseriet var. De første A-typer der ankom til USA blev returneret til fabrikken, hvor de blev ændret, dvs. forstærket i vanger-



ne og en slags bøjle fra vangerne og op under instrumentpanelet blev eftermonteret. Med denne ændring blev de faktisk til en type B, hvor disse ting senere blev bragt i orden. Hermed har vi type A og B på plads, og den sidste type C var naturligvis samme bil men med alverdens udstyr i form af bedre sæder, original radio, originale tågelygter m.m.

Det har tydeligvis været en særdeles vanskelig fødsel med denne Daimler SP250. Måske skulle den slet ikke have været en sportsvogn? Dens fødsel begynder faktisk i slutningen af 1956, hvor Daimler ønskede en ny saloon med V8-motor. Der fremkom imidlertid ikke noget nyt karrosseri, men motoren blev helt færdig, og panikken bredte sig. Fabrikens økonomi var heller ikke god sidst i 1950'erne, så man bygger den dejlige V8-motor ind i en Vauxhall Cresta i 1958, samtidig med at man fremstiller prototyper med visse karrosseridele fra Vauxhall Cresta og visse karrosseridele af eget fabrikat. Set med nutidens øjne, en meget mærkelig fremgangsmåde. Man har måske spekuleret i at kunne spare værktøjsomkostninger, hvis man kunne benytte dele fra Vauxhall.

Hele dette korthus med Vauxhall vælter dog, og heldigvis for det. Netop i den periode rustede Vauxhall-karrosserierne så hurtigt, at man i dag næsten ikke kan fatte det – og det blev de vel for resten ved med at gøre . . . ?

Panikken bredte sig hos Daimler, man havde alle tiders V8-motor klar – men ingen bil at montere den i. Teorien er derfor, at man hele tiden har villet have både en sportsmodel og en lukket saloon, og sportsmodellen blev altså først færdig, og – Daimler SP250 var en kendsgerning. Der blev bygget nogle få prototyper, og en af disse kørte rundt med en gearkasse fra en Austin Healey, fordi man havde problemer med sine egne gearkasser. Meget, meget mærkeligt. Daimler SP250 kom langt om længe på markedet i 1959 og blev produceret til engang i 1964. Bilen er meget speciel, idet den er fremstillet med et karrosseri af fiberglas, og bilen vejer derfor kun ca. 1000 kg.

Markedsføringen af bilen var også kaotisk. Man fremstillede brochurer i 1959 og kaldte bilen Daimler V8 Dart.

Dette satte Chrysler imidlertid en

stopper for, idet man allerede havde registreret dette navn til en af deres mange modeller, nemlig Dodge Dart, som også blev solgt i Danmark. Daimler ændrede så navnet til SP250.

Jo, fødslen var afgjort noget besværlig.

Men lad os lægge alle disse problemer fra dengang bag os og kigge på bilen på en herlig dansk sommerdag. Jeg går lidt rundt om bilen for at tjekke om man kan se at den er fremstillet i fiberglas, hvilket man absolut ikke kan. Særpræget er modellen, men der er stil over den. Da bilen kom på markedet var salgsargumentet den fantastiske motor, og det forstår man efter en hurtig tur i bilen. Bilen er virkelig hurtig, fra 0 til 100 km/t på under 10 sek., og når der trædes på speederen rykker bilen voldsomt fremad. Heldigvis har den skivebremser hele vejen rundt.

Motoren sejtrækker meget fint, og måske er det konstruktøren Edward Turners fortjeneste. For mange år siden var han teknisk chef for motorykelfabrikken Triumph, hvor han skabte de sidste konkurrencedygtige modeller som Tiger, Thunderbird og Bonneville.

Man fristes til at sige, at han med sine motorcykelmotorer i baghovedet har tænkt, at han kunne konstruere en V8-bilmotor ved simpelt hen at benytte 4 stk. 2 cyl. motorcykelotorer, og sætte dem sammen til én motor.

Medens jeg sidder og nyder hans motorkonstruktion nyder jeg samtidig det flotte interiør og det frie udsyn hele vejen rundt.

SP250'eren har 4 fremadgående gear og 1 bak, 2., 3. og 4. gear er synkroniserede. Bilen kunne også leveres med 3-trinsautomatgear.

Køreegenskaberne virker tilfredsstillende, men naturligvis bærer de præg af at være fra 1950'erne.

Månedens bil er monteret med flotte trådhjul, men standard i England var almindelige pladehjul.

Man kunne købe meget ekstra udstyr til bilen, brochurerne fra dengang tilbyder bl.a. kofangere til for og bag, aftagelig hardtop, hvide dæksider, sikkerhedsseler, læderrat og meget andet.

Daimler SP250 blev ikke den ventede succes. Forventningerne var, at man de første 3 år skulle sælge minimum 7.500 stk. og man nåede som nævnt kun 2.654 stk.

Produktionen stoppede i 1964, men motoren blev nu benyttet i Jaguars Mk. II-model under navnet Daimler 2,5, og den model var på markedet indtil 1968.

Med hensyn til reservedele til SP250'eren ser det ikke helt sort ud. I USA fandt man for nylig ca. 25 Daimler SP250, der stod på en mark og ligefrem ventede på nogle købere. Fremstillingen af Daimler SP250 stoppede naturligvis da Jaguar jo havde overtaget firmaet i 1960, og Jaguar var i fuld gang med sin senere berømte Jaguar E-type, der blev sendt på markedet i 1961. Jaguar E var trods alt en mere moderne sportsvogn.

Motoren i Daimler SP250 har en "storebror", nemlig en SP450 V8-motor, der er monteret i Daimler Majestic saloon.

Daimler SP250 kostede her i Danmark med trådhjul i 1961/62 ca. kr. 55.000, til sammenligning kostede en Ford Taunus 12M ca. kr. 17.000,- en Peugeot 404 ca. kr. 26.000,- Dansk importør var firmaet E. Sommer i København (i efterkrigsårene indtil Jaguars overtagelse havde Brdr. Friis-Hansen været importøren af Daimler og Lanchester).

Det er altid meget underligt at sætte sig ind i sin egen 2001-model efter et spændende møde med en dejlig bil fra en - for altid - svunden tid. Det er virkelig et sus at bevæge sig tilbage til den tid, prøve bilerne fra den tid samt efterfølgende dykke langt, langt ned i netop den bils historie. Man bliver overrasket og overvældet gang på gang. Det var en fantastisk tid dengang vore nuværende veterankøretøjer og klassiske køretøjer blev udviklet, blev produceret og blev benyttet som dagligt transportmiddel, og denne Daimler SP250 er et enestående eksempel herpå.

Fa. Sommer indførte 3 Daimler SP250, den ene gik umiddelbart til en dansk diplomat i udlandet. Af de andre blev en lyseblå så vidt den gamle redaktør husker kørt af en fru Plum, der drev en "Pot og Pande" forretning i Ordrup. Den siges at være hugget op. En hvid skal være købt af fotograf Kehlet (Stella Nova) og er muligvis identisk med en hvid der i dag bor i Gentofte.

I 1968 hjembragte DVK-medlem Kai Pors en SP 250 til C-specifikationer. Han brugte den i mange år til transport af en stadigt voksende





*Tekniske specifikationer:*

<i>Motor:</i>	<i>Topventilet V8 motor med central knastaksel. 2 stk. SU-HD 6 karburatorer, vandkølet. Topstykke støbt i aluminium med separate ind- og udstødningskanaler. 5 hovedlejer. Vægt/ydelse 7,2 kg/hk SAE Boring: 76,2 mm, slaglængde: 69,8 mm, slagvolumen: 2.548 ccm Kompressionsforhold: 8,2 : 1 Max. effekt: 140 hk SAE ved 5800 omdr./min.a Tophastighed: 200 km/t. Fra 0 til 100 km/t på lidt under 10 sek.</i>
<i>Gearkasse</i>	<i>4 gear frem og 1 bak. 2., 3. og 4. gear synkroniseret. Kunne også lev. med aut. transmission.</i>
<i>Chassis</i>	<i>Lukket kasseramme med krydstraverser. Forhjulsophængning: Triangelarme med skruefjedre. Baghjulsophængning: Stiv bagaksel med halvelliptiske bagfjedre. Støddæmpere: Teleskop for, stempeltype bag.</i>
<i>Styretøj</i>	<i>Snekke og tap.</i>
<i>Bremser</i>	<i>Hydraulisk fodbremse, Girling skivebremser hele vejen rundt. Håndbremse: mekanisk baghjulsbremse.</i>
<i>Kapaciteter</i>	<i>Kølerindhold: 12,5 liter, benzintank: 55 liter, oliesump: 6,8 liter</i>
<i>Mål/vægt</i>	<i>Største længde: 4.080 mm, største bredde: 1.540 mm, største højde: 1.290 mm akselafstand: 2340 mm. Vægt: 1010 kg</i>
<i>Benzinforbrug</i>	<i>8-14 km/l</i>

familie og for 11 år siden blev den købt af Lasse Horskjær i Vallensbæk. Han indbyggede tandstangsstyring fra en Ford Sierra 2.3 og har sat otte ny stempler i – fra Triumph

Bonneville! De giver lidt højere kompression. Horskjær har været vidt omkring med vognen, senest i Italien, Slovenien og Kroatien. Vi håber på en rejseskildring ved

lejlighed. I nyere tid er indført flere, Ole Artved har en af dem og præsenterer den i DR's lille fjernsynsserie "Motormænd".



# Ringkøblingløbet

## Sol, sommer og charme

Tekst og fotos Svend Carstensen



*To nationer, to epoker og to designfilosofier, men begge smukke klassikere: MG A 1959 (Erik Wormer, Horsens) og Ford Eifel Cabriolet 1939 (Kr. L. Kristensen, Hedensted).*

Som vanligt blev Danmarks ældste klassiker-løb afviklet i strålende solskin og fin stemning. De vestjyske arrangører har øjensynligt en særlig aftale med vejrguderne - men de lægger også selv en betydelig indsats i arrangementet, der også i år var meget veltilrettelagt.

For nogle af os er den sidste weekend i juli „hellig“ - for da skal vi til Ringkøblingløb. Med godt 160 ekvipager, concours d'origine fredag eftermiddag, løb og concours de charme lørdag er Ringkøblingløbet Danmarks største arrangement for klassiske køretøjer.

Der deltager mange interessante køretøjer, og selv om der er mange „gængangere“ - ca. 60 % af årets deltagere havde også været med sidste år - kommer der hvert år nye og spændende køretøjer til. I år var det endda således, at en første gangs deltager med et interessant køretøj sikrede sig førstepræmien i løbet: Jens Anton Dalgaard fra Viborg med en Volga M21 fra 1964, som for nylig er importeret i perfekt restaureret stand fra Litauen .

Selv om Ringkøbling ligger meget langt vestpå i landet, har arrangementet en sådan kvalitet, at det tiltrækker deltagere fra stort set hele

landet. Jyderne er ganske vist i over-tal, men hver 7. deltager var i år ikke-jysk. Og mens vi er ved statistikkene kan vi lige nævne, at 22 % af det samlede antal ekvipager var fra før 1940.

### Motorhistorie også i luften

Ringkøblingløbet har undertitlen „Motorhistoriske Veterandage“, og det blev i år markeret ved, at selve løbet lørdag sluttede i Stauning Lufthavn, hvor Dansk Veteranflysamling har til huse. Her var der opvisning med adskillige af samlingens fly i luften, og der var mulighed for at besigtige flymuseet. Bredden i arrangementet blev yderligere illustreret med en udstilling i Stauning af en række militærkøretøjer fra både vest og øst, hvor især de sjældent sete østeuropæiske køretøjer tog kegler hos både publikum og veteranløbsdeltagerne.

Som tidligere havde arrangørerne lagt ruten ad naturskønne småveje og indlagt et par kulturelle indslag undervejs. I år var det besøg på den gamle herregård Brejninggaard, som i dag er efterskole, samt frokost-rast ved Bundsbæk Mølle med tilhørende jernaldermuseum. Så der var meget andet at se og opleve end blot klassiske køretøjer.



*Dorthe Stadils Durant type 60, 1929 var lige nået at blive klar - bilen var synet og indregistreret dagen før afgang til Ringkøbling!*

*Et par biler, der var typiske og ret ordinære for deres tid, men som sjældent ses i dag: Simca 8, 1946 (licensbygget Fiat) og Willys Overland Six, type 97, 1931.*



*To både teknisk interessante og (nu) sjældne biler: VW K70, 1972, tilhørende Henning Sørensen, Hornslyd, som oprindeligt er udviklet af NSU og som VW fik med ved overtagelsen af NSU i starten af 70'erne. VW'en har selskab af Hans Kirks Morris Six fra 1952. Morris'ens motor har overliggende knastaksel, der drives via en lodretstående aksel i forenden af motoren, det som tyskerne kalder „Königswelle“, en konstruktion som fabrikken hurtigt forlod igen. Hans Kirk fik i øvrigt kontakt med den tidligere ejers enke gennem bekendte ved sidste års Ringkøbingløb.*



*Helge Schelde, Vejen, deltog med denne sjældne Lea Francis roadster fra 1950. Lea-Francis-klubben i England kender kun til 34 biler af de 78 stk., der er bygget af denne model. Bilen er importeret til Danmark for 3 år siden og har tidligere tilhørt en politimester i Liverpool.*



*Øst møder vest: Jens Anton Dalgaard's nyrestaurerede Volga M21, 1964 danner en tankevækkende kontrast til Hans Kjær Jakobsens Citroën ID 19, 1961 - begge i øvrigt fra Viborg.*





## Forvandlingen af en klassisk bil til en 3-hjulet Unfallwagen

Af Tómas Fjalldal

**Jeg holder meget af biler, især ældre. Måske fordi de giver andre oplevelser end man nogensinde kan forvente af en fabriksny. I hvert fald blev dette forhold bekræftet i 1996, da jeg via mit uddannelsesforløb fik et 3 måneders studieophold hos en tysk VW/Audi-forhandlerkoncern.**

Intet kunne i min terminologi være mere skelsættende end at ankomme i mit klassiske automobil, en Audi Coupé S fra 1973. Det ville utvivlsomt skabe opmærksomhed og misundelse (Det havde jeg i hvert fald vedtaget i mit sind). Det skulle vise sig, at intet kunne være mere korrekt med hensyn til opmærksomhed, dog på en anden led end planlagt. To kolleger indvilligede i at deltage i dette festfyrværkeri af en ankomst, som passagerer i Audi'en. Godt på vej skete der dog noget uforudset: Automobillet begyndte at udsende en hidtil ukendt lyd. Kunne det mon være noget alvorligt? Lynhurtigt konkluderede jeg: Nej. Bilens var så godt som nysynet og havde i øvrigt aldrig svigtet undertegnede. Det var en klar fejlvurdering. Da min tekniske begavelse begrænser sig til at kunne vende en hammer rigtigt, når man skal skrue skrue i, var jeg nok heller ikke den rigtige at konsultere.



Det gjorde bilen dog selv udtrykkeligt opmærksom på, da det støjende hjulleje satte sig fast. Dets nærmeste samarbejdspartner, venstre forhjul, besluttede herefter pludseligt at forlade forvogn og resten af køretøjet, inkl. en god bid af trækakslen. Den komfortmæssige oplevelse i en sådan situation er til at overskue: den svarer mest til kombinationen miljøbump og 80 km/t, hvor man stopper øjeblikkeligt midt på bumpet. Forhjulet blev kilet ind under vognen og derefter nærmest skudt fremad ned ad motorvejen. Heldigvis var min kollega venlig og udpegede retningen: „Hjulet røg den vej!“, med en visuel gestikulation i den nu tidligere kørselsretning. Mens jeg forsøgte at glæde mig over det åbne skydesoltag, som nu havde vist et hidtil

ukendt sikkerhedsaspekt, småløb undertegnede i den udstukne retning. Tyskerne sagtner i øvrigt farten ganske automatisk, når der løber en forvildet person i jakkesæt med et undskyldende smil rundt på kørebanen efter rullende vraggods. En grøn/hvid udrykningsvogn fra det stedlige "Polizei" ankom snart. Den tilkaldte betjent viste med et underligt træt blik på vognen, at interessen for ældre biler ikke var hans udtrykte mål i livet. På hans spørgsmål „Og hvor er så hjulet?“ kunne jeg straks præsentere en personvogn med nu 2 reservehjul i bagagerummet. Han virkede dog ikke just imponeret, og overlod det videre forløb til den tilkaldte ADAC-kranvogn. (Jeg havde altså foretrukket en noget mere diskret håndtering af problemstillingen, men kødannelsen i sig selv på motorvejen ødelagde alle muligheder for delikate løsningsforslag). Kranbilen svarede i øvrigt ikke til sin betegnelse: Den havde ikke nogen kran, og det var lige nøjagtig det, der var brug for: 2 slidsker dur ikke til en 1-forhjulet Audi, så med frøkenfingrene som løfteklø omkring den nu bulede forskærmskant måtte jeg og min kollega hæve bilens forhjorne til vanligt niveau. ADAC-manden styrede med professionalisme fjernbetjeningen til det elektriske spil, og fik snart klassikeren bugseret på plads. De sidste få kilometer blev herefter tilbagelagt i MAN'en, hvis skriggule lakering helt useriøst



gjorde sig alt for bemærket, da den trillede ind på parkeringspladsen på vores fremtidige arbejdsplads med min pragt-Audi på ryggen. Langt om længe mente jeg at møde ligesindede: Samtlige virksomhedsledere i virksomhedsgruppen kæmpede for en vinduesplads i 3. sals højde for at få mest muligt udbytte af scenariet. De godt 50 meter mellem bil og indgangen til bygningen blev tilbagelagt med en kombination af uset at snige sig småløbende over pladsen. Umiddelbart derefter var vi klar til at undskylde den for sene ankomst (Vi vurderede, at grunden til dette ikke var forbigået ledernes opmærksomhed.....). Vores undskyldninger blev dog ikke imødekommet med så stor interesse som forventet: De tilstedeværende spurgte mere interesseret til den dramatiske skildring af uheldsforløbet. Jeg blev dog småfornærmet, da de spurgte, om vi var rullet rundt med bilen. (At kunne forveksle min næsten bulefri bil med en totalskade var rystende). Da svaret var et klingende „Nein!“, fortsatte det planlagte møde, og finalen blev en fastlæggelse af, hvem der skulle reparere klassikeren. (Det var selvsagt en ære, vil jeg gerne understrege). Aftalen blev, at en demonstrationsbil blev stillet til rådighed, indtil Audi'en var køreklar. Det julelys, der tændtes i min chefs øjne i det øjeblik han fik entreprisen, varede ikke så længe. Hans udsigt til en indtjening blev hurtigt vendt til en uoverskuelig væg af detektivarbejde, røde tal og tidsforbrug. Fejlvurderingen af reparationsomfanget kunne udtrykkes således: Det tog godt 15.000 demobil-kilometer og 3 måneder at få Audi'en på ret køl! Hele problemet samlede sig om én reservedel: Der er altid dele, som er lette at få fat i, og så de helt unikke stumper, der kun passer på ét modelår af det i forvejen sjældne køretøj, man fornøjer sine omgivelser med. På min Coupé S sidder denne del foran i bilen. Ved forhjulsophænget. Faktisk tæt på hjulet. Lige nede ved trækakslen. Benævnelse: Hjulleje! På et tidspunkt, hvor reparationens "lethed" havde sat varige ar i min chefs bevidsthed, skete der noget uventet. Et besøg af en repræ-



sentant fra Audi AG i anden anledning betød rundvisning af denne på virksomheden. Hans passage forbi området med betegnelsen "Unfallwagen" (min faste parkeringsplads....), fik ham til brat at stoppe op! Hans pegen på min bil tændte et fortvivlet håb i min chefs udfordrede sind: Hans tegngivning via store armbevægelser tolkede jeg korrekt som at min tilstedeværelse var ønsket. "Das ist doch ein Coupé S!", udbrød forhandlerkonsulenten fra Audi AG. (Det vidste jeg altså godt.....). Jeg forklarede ham selve problemstillingen, skarpt fulgt op af min chefs naturlige interesse i sagen. Audi-mandens skarpsindighed afstedkom hurtigt kontakter til Audis museum, men lige lidt hjalp det: Ingen hjullejer var tilgængelige. Langt om længe blev disse dele dog opsporet og indbefattede bl. a. afhentning på suspekter motorvejsafkørsler hos dunkle personer, hvor forespørgsler om moms-

afregninger ikke fremmede handelsforløbet. Desuden blev en indmeldelse i en Audi-klub nødvendig for at få adgang til dens reservedelslager. Endelig, efter 3 måneder, var bilen køreklar. Værkførerens selvtillid og livsmod havde da nået nye bundhøjder. (Hans smil, da Audi Coupé S'en trillede ud fra pladsen, sagde alt andet end "På gensyn".....). Audi'en var køreklar på nøjagtig den dag, hvor vi skulle returnere til Danmark, mange oplevelser rigere. Min ene kollega indvilligede endda i at gøre turen hjem i den nu meget kendte (berygtede) bil! Siden disse begivenheder florerede i efteråret 1996, har bilen opført sig ganske eksemplarisk, uden pludselige adskillelser i høj fart. Dog ved man (heldigvis) aldrig, hvilke nye oplevelser der venter i horisonten i denne forunderlige verden af automobile udfordringer.....





## En danskbygget bil fra 1912

Af Leif Gr. Thomsen

**På Varde Lokalhistoriske Arkiv befinder sig et foto af en ganske usædvanlig bil, bygget i 1912 af den lokale brøndborer Jacob Holm, og det plus nogle noter har vi fået lov til at bruge i vort blad.**

Ribe Amtstidende for den 25. juli 1912 omtaler begivenheden således:

”Et hjemmelavet Automobil præsenteredes i Gaar til Indregistrering og Udstedelse af Kørebevis.

Det er en temmelig langsomt kørende Lastautomobil, konstrueret af Brøndborer Jacob Holm, som til Drivkraft har købt en brugt Benzin-Baadmotor og installeret i Vognen. Hjulene er af Træ og Jern, som paa en almindelig Arbejdsvogn, og Trækket udøves ved Hjælp af Kæde paa Baghjulene.

Paa Torvet samlede den ejendommelige Motorvogn betydeligt Opløb. Hr. Jacob Holm kørte en Prøvetur med Politiet fra Torvet til Sdr. Port, og Turen spandt godt nok af, saa Køretilladelsen er ham sikret.”

Bilen fik indregistreringsnummer Z 353, og den kunne nu begynde at hjælpe sin konstruktør med at tjene til brødet. At køretøjet, som beskrevet, var langsomt, har været af underordnet betydning, for det skulle blot transportere brøndboregrejet hen til arbejdsstedet, hvorefter køretøjet leverede trækraft til selve brøndboret.

Når man nærkigger fotografiet, så kan man se, at indregistreringsnummeret er malet på en plade, der så igen er sømmet på træfronten. Benzinmotoren er godt gemt

væk, fundamentet kan anes lige over forakslen. Lydpotten med afgangsrør kan ses bag forhjulet. Oven på ”motorhjelmen” ses en beholder. Det kan næsten ikke være andet end en åben beholder til den fordampningskølede bådmotor.

Vognen er bygget op på en ramme af U-jern med sving, så man kan forestille sig, at forhjulene kan drejes. Forakslen er affjedret med almindelige langsgående blad-fjedre, én i hver side, så styresystemet må være med styrebolte i begge sider. Dette er imidlertid svært at udlæse af foto.

Trækraften overføres til baghjulene via en svær kæde, drivhjelulet sidder på akslen over rammevangen. På billedet mangler kæden på højre side. Kan det tænkes, at kæden er fjernet, fordi der har vist sig stress som følge af manglende differentiale? Om bremses kan det siges, at de virker direkte på baghjullets jernbånd via bremsklodser af træ, betjent ved det udvendige bremsehåndtag med pal og sektor.

Karosseriet synes inspireret af den tids tærskværker. Det hele er lukket godt inde, og det er faktisk ærgerligt, for det havde været sjovt, hvis man kunne se de indre dele. De kraftige bærejern under rammen kunne tyde på, at det egentlige lad befinder sig under rammen.

Denne tidlige automobilbygger, må man sige, lavede sig et køretøj, der kunne lette ham i det daglige arbejde. Det er ikke bygget med en produktion for øje.

# Vestjyske stumper og Rolls'er

Af Gorm Albrechtsen

**Kun rigtige veteranbilfolk kan drage afsted til bagagerumsmarked med bilen pakket, sælge godt og returnere med mere, end man havde med hjemmefra.**

Sådan går det ofte, og sådan gik det for nogle af deltagerne i et motorhistorisk møde med garagebesøg og marked i Ringkøbing forleden.

Det var anden gang, Motorhistoriske Møder Midt-Vest inviterede til besøg hos en af stifterne, bilentusiasten Niels Jørgen Kannevorff i Ringkøbing. 80 midt- og vestjyder og enkelte fra Østjylland fulgte opfordringen.

De gamle biler blev parkeret på række, og der var et par timers livlig handel, fulgt af besøg i garagen med blandt andet tre Rolls-Royce biler, før man bænkedede sig med rødvin og ost.

Undervejs fandt flere lige netop den dims, de havde ledt efter længe. Vi havde selv en motor til salg, fordi benzinhane manglede, men fandt den rigtige benzinhane og vendte derefter hjem med både hane og motor.

Næste motorhistoriske møde finder sted mandag 24. september på brandstationen i Holstebro.



*Der blev handlet livligt med reservedele og stumper fra bagagerum og trailere på det motorhistoriske møde i Ringkøbing. Flere fandt lige netop den dims, de havde ledt efter længe.*





## Gamle ledningsnet

**I gamle ledningsnet brugtes som isolerende materiale oftest gummi, for 50 år siden sås ledninger med papir viklet om.**

For gummiledningernes vedkommende var det vigtigt, at de ikke kom i berøring med motorolie, for så svulmede de op, blev sårbare, og så blev de nemt "utætte". Blev de varme, tørrede de ind og krakelerede, og så var der stor mulighed for kortslutning. Vor tids plastikisolerede ledninger er rare at have med at gøre, og de er holdbare.

Når elektromekanikeren for mange år siden skulle reparere et ledningsnet, så gik han ikke altid hen og bestilte et nyt, han lavede det selv. Ligesom man dengang lavede meget selv.

På værkstedet var de små strømkredse nemme og hurtige at lave. Det vigtigste var, at ledningerne skulle ligge pænt, de skulle anbringes i rør eller andet, så de ikke kom i berøring med olie.

For 50 år siden har jeg selv set, hvordan det komplette ledningsnet laves, for jeg kom ofte hos et autoelektrisk firma i Sønderborg, og der gjorde man således:

Ligesom man i dag samler ledninger i en plastiktulle, lavede man noget lignende, men på en anden måde. Ledningerne blev monteret, hvor de skulle forløbe, og når alle var anbragt og tingene fungerede, så blev de på strategiske steder bundet med sejlgarn eller isolerbånd, således at ledninger, der skulle en anden vej, kunne slippe ud af bundtet.

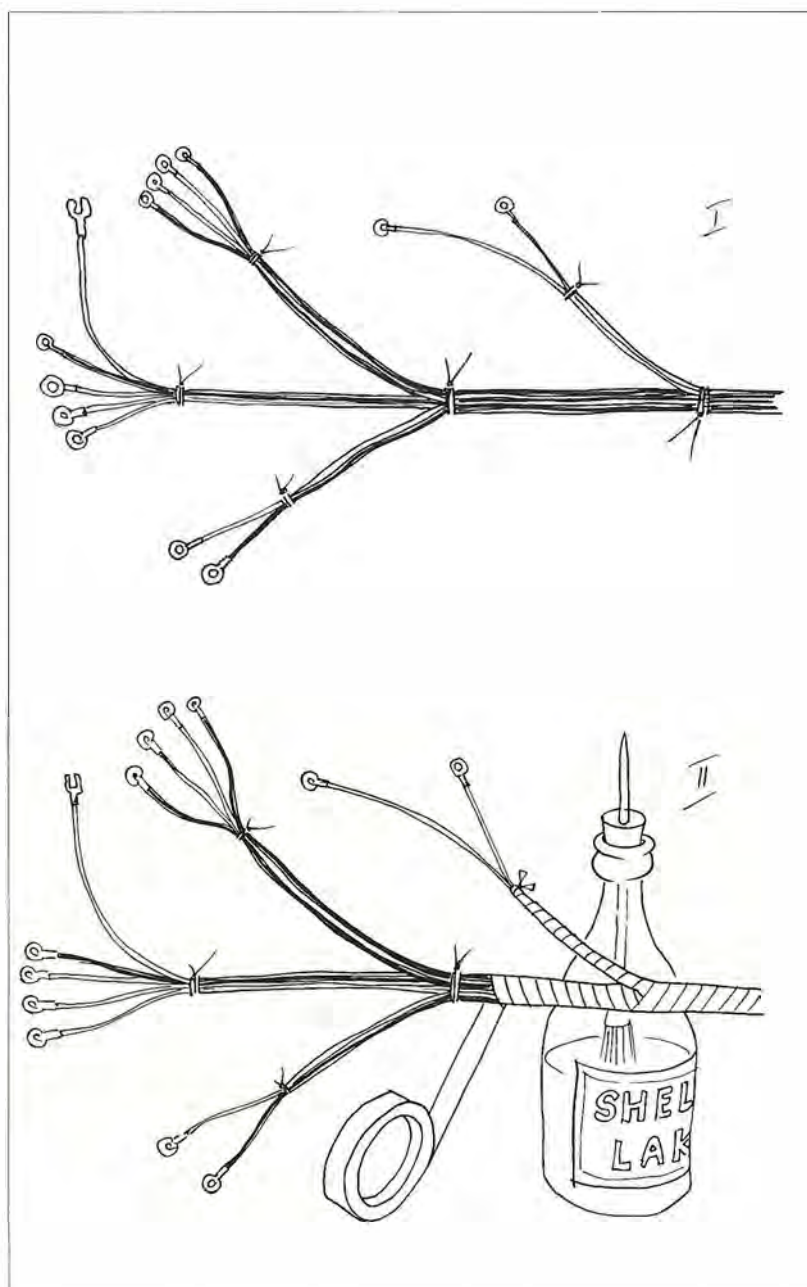
Så blev hele "juletræet" taget ud og lagt op på et langt bord eller filbænken, hvor det kunne strækkes ud. Her blev det omviklet med bomuldsbånd,

det lignede den slags bomuldsbændel, som man kan købe i stof- og sybutikker den dag i dag. Og nu kom det vigtigste: Når ledningsnettet var færdigviklet og alt så smukt ud, blev det hele penslet over med flere lag shellak. Denne lak er både benzino- og oliebestandig og kan således beskytte gummiledningerne imod nedbrydning.

For øvrigt ser en smuk bomuldsvikling lakeret med shellak godt ud, den

bliver brun hen imod det orange. Og står man foran at skulle erstatte nettet i den gamle, så kan man jo også vikle plastikledninger i bomuldsbændel med påfølgende lakering. Det ser tidstypisk ud. Men husk lige at kontrollere, at man bruger den rigtige ledningsdimension til den enkelte forbruger.

Leif Gr. Thomsen





# Copenhagen Harbour Open

Søndag den 30. september kl. 11.00 lyder startskuddet til sæsonens måske sidste arrangement fra DVK. Ruten vil være Københavns havneområde.



Som noget nyt vil løbet være udformet som en skattejagt med poster på ruten, hvor man skal indhente bogstaver – som til sidst skal sættes sammen i rigtig rækkefølge og danne et ord, som er kodeordet. Kodeordet vil være indgangsnøglen til selve skatteøen – altså ingen kodeord ingen skat! Det skal lige bemærkes, at skatten er af ret stor værdi og værd at køre efter.

Når skatten er fundet, vil kaptajnen og hans besætning uddele varm mad og beskøjter til alle, samt uddeling af 2. præmie og trøstepræmie, til de der ikke gættede kodeordet.

Pris for deltagelse: Kr. 70 pr. bil inkl. chauffør, passagerer Kr. 50.  
Evt. overskud går til DVK's julearrangement.

Arrangementet er for alle biler, motorcykler og knallerter over 25 år. Max. 250 køretøjer.

Tilmelding pr. e-mail ([tm@europaeiske.dk](mailto:tm@europaeiske.dk)) eller skriftligt til:  
Kim Polte, Selma Lagerlöfs Alle 17, 2860 Søborg.  
Husk at opgive antal personer samt mærke og årgang.

Seneste tilmelding den **24. september 2001.**

## Program

Mødested:	Langelinie Kaj.
Kl. 11-12	Indskrivning + udlevering af rutekort (ingen morgenmad)
Kl. 12	Løbstart med individuel start med mellemrum
Kl. 12-15	Kørsel af ruten og indsamling af poster
Kl. ca. 16	Skattejagt – samt uddeling af 2. præmie og trøstepræmie
Kl. ca. 16.30	Bespising

NB: Husk evt. madpakke til frokost



KØBENHAVNS HAVN A/S  
PORT OF COPENHAGEN D.L.





## NOTER

Vor gamle ven, brandbilseksperter Aksel Sandberg, gør i anledning af omtalen af Gideon i sidste nummer opmærksom på at en Gideon motorsprøjte, som har tilhørt Horsens brandvæsen, befinder sig på Gentofte Brandvæsens museum i Hellerup. Af to bevarede Gideon brandbiler fra Odense brandvæsen findes til gengæld den ene i Horsens på Industrimuseet. Danmarks Tekniske Museum har udlånt den til Horsens brandvæsen. En anden Gideon fra Odense står på Egeskov.

Og vi kan tilføje at vores medlem

Frank Studstrup har et 2-toners Gideon chassis fra 1918.

Motorhistorisk Samråd har udsendt Nyhedsbrev nr. 2/2001. Det kan i sin helhed læses på hjemmesiden [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk). Det behandler blandt andet den undtagelse fra EF-direktivet om skrotning af udrangerede køretøjer, som nu gælder veterankøretøjer, hvorved forstås historiske køretøjer og køretøjer med samlerverdi eller beregnet for museer, der opbevares fornuftigt og miljømæssigt forsvarligt i køreklar eller

adskilt stand". Der synes at være problemer med den danske fortolkning. Endvidere handler nyhedsbrevet om kontakten mellem de internationale samarbejdsorganer for veterankøretøjer, om FN's opfattelse af "intelligente trafiksystemer", om Samrådets lovpligtige ansvarsforsikring og arrangøransvarsforsikringen, om hvor meget veterankøretøjer kører – og endelig er der formanden Erik Kristoffersens strøtanker, hvor han først og fremmest gør opmærksom på hvilke ønsker det *ikke* kan lade sig gøre at opfylde.

### Veterama i Mannheim:

Turen går i år til Mannheim i Tyskland, hvor vi vil besøge et stumpemarked af næsten ufattelige dimensioner. Der er tale om et arrangement, som finder sted hvert år i den 2. weekend i oktober. Stumpemarkedet starter fredag den 12. og slutter søndag den 14. En lille ide om, hvor stort stedet er, får du når jeg nævner, at hvis du skal besøge alle stande bare én gang, så har du gået 20 km, inden du er færdig. Sidste år var der ca. 50.000 besøgende. På "stumpemarkedet" forhandles ALT!!! som har tilknytning til vores hobby, lige fra den mindste dims til hele biler, ligesom adskillige klubber og interessegrupper har stande på Veterama.

#### Rejseprogrammet:

Afgang fra turistbus-holdepladsen Dannebrogsgade ved Hovedposthuset i Odense fredag den 12. oktober kl. 19.00. Opsamling ved motorvejsrastepladsen "Udsigten" v/ den nye Lillebæltsbro kl. 19.35. Opsamling ved Motel Haderslev ved Dammen i Haderslev kl. 20.15 og sidste opsamling ved „Transitgården“ på Lejrevej i Padborg kl. 20.50. Herefter køres til et større tysk su-

permarked, hvor der vil være mulighed for at handle lidt ind til turen m.v. Herefter går turen omtrent non-stop til Mannheim, dog med passende gode pauser undervejs, til et sted, hvor vi kan blive frisket lidt op inden ankomst til Veterama.

Efter en lang dag med formentlig trætte ben til følge, går turen den anden vej.

#### Prisen for denne tur er kr. 400 pr person.

Prisen inkluderer busturen tur/retur. Entre (efter det oplyste 20 DM) og alle måltider for egen regning. Foruden lidt skiftetøj og toiletsager vil det være en god ide at medbringe et tæppe og en lille hovedpude, så sover du bedre i bussen.

#### Tilmelding senest lørdag den 22. september.

Tilmeldingskupon vedlagt check skal være Lars Ege i hænde senest denne dag, og tilmelding er bindende. Der er plads til ca. 50 personer, og du vil blive skrevet på deltagerlisten i den rækkefølge, som tilmelding kommer med posten. Ved overtegning vil de sidst tilmeldte få deres check retur med posten.

#### Fyn-Mannheim d. 12., 13. og 14. oktober 2001.

Navn(e):.....

Adresse:.....

Post nr.:.....Check kr. i alt vedlagt:.....

#### Opsamling / sæt kryds)

Odense.....Lillebæltsbroen.....Haderslev.....Padborg.....

Tilmeldingskupon vedlagt check og opsamlingssted markeret sendes til:

Lars Ege Olesen, Kratholmvej 9, 5260 Odense S. (evt. spørgsmål på tlf.: 6596 3146).

Jeg vil blot gøre opmærksom på at jeg ikke har mulighed for at checke min mail hver dag.

Veteranklubberne på Sjælland indbyder til :

# Swap Meet

søndag den 7. oktober 2001 kl. 9.00 - 14.00



## Tid igen !

Det er igen tid til det originale SWAP-MEET, har du noget du mangler - eller har du som de fleste noget du bare gemmer på, så benyt chancen på Danmarks største ikke kommercielle stumpemarked - der som sædvanligt afholdes ved City 2, Taastrup - Grønt parkeringsområde. City 2 er placeret centralt for hele Sjælland Alle er velkomne. Købere såvel som sælgere!

Praktiske oplysninger : Sælgere skal henvende sig til Damptrømlklubben Niels Rudberg Jørgensen Safirvej 2 3060 Espergærde. Tlf. 4223 2540 Elektronisk tilmelding kan ske på [www.damptrømlklubben.dk/swapmeet\\_tilmelding.htm](http://www.damptrømlklubben.dk/swapmeet_tilmelding.htm) (Deltagende sælgere ved de sidste 2 Swap Meets vil få en særskilt invitation).

Besøgende skal køre efter kortet og benytte Blåt område til parkering.



\* Arrangørerne forbeholder sig ret til at afvise sælgere der ikke handler med gammelbil, motorcykel og veteranknallert relevante dele (sko, tøj, lædervarer og andet skrammel).

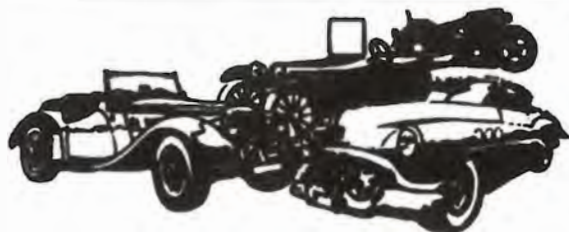
Vi opfordrer så mange som muligt til at komme i gammel bil eller på gammel MC, da der også denne gang er P-plads "på taget" for disse køretøjer.

Vi glæder os til at se jer til Swap Meet ved City 2 i Taastrup. Husk at det altid er påklædningen - ikke vejret der er noget i vejen med !



Dansk Ford A Klub sælger Ford A dele fra sit klubhus, Sofielundsvej 48 i Glostrup i tiden 12.00 - 15.00, det er kun 8 km fra City 2. - Alle Ford A entusiaster er velkomne. Klubben byder på kaffe og giver 10 % rabat, til medlemmer såvel nye som gamle, på hele sortimentets 1400 numre.

PS. næste Swap Meet afholdes 28. april 2002



# BILMESSE & Brugtmarked

For 32. gang den 20. og 21. oktober 2001  
i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia



NB! Ny adresse!

**Peder Fuglsbjerg**

Weysesvej 7 . 7400 Herning  
Tlf. 97 22 13 80 . 40 45 13 33

**Peder Nielsen**

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

Salgsmesse for biler, motorcykler, stump- og kræmmermarked.

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 20. og 21. oktober 2001.

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

NB! Husk det er på bilmessen, at bilerne sælges.  
NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.



## KØB - SALG - BYTTE



### Biler sælges

**Brabham BT 21B formel 3** med 1000 cc Cosworth „screamer“ motor fra 1968 i perfekt stand. Ex Tet-su Ikuzawa bil i Frank Williams team med fuldt dokumenteret historie og FIA papirer. Bilen er totalt restaureret fra 1995-98 (last bolt & nut). Motoren er renoveret i 2000 efter alle kunstens regler, og har nu kørt 2 timer.  
Carsten Frimodt, 39691490

**Wolseley 300 aut.** 6-cyl. 1960, km 52.000. Nysynet med nr. plader. Enestående velholdt og original vogn. Læder/træ interiør, kører som en drøm. Kr. 79.900,-

**Opel Rekord 1,5** 1953, mørkerød, totalt istandsat bl.a. nye skærme - motor - interiør osv.

**BMW 1602** 1971, rød, istandsat/nysynet. flot.

**Dodge Power Wagon**, 2 stk. Åbne med lad. Den ene til reservedele. Kun kr. 4.900,-

Hans Peter Nielsen, 56578093

**MG Magnette ZB Varitone** 1954. Pæn og velkørende. Renoveret 1999. Syntet feb. 2001. 1622 ccm motor. Dansk bil, kendt historie. Manualer. Pris kr. 52.000,-  
Dalkov, 49146009

**Cadillac coupé** 1959. Bilen har været rammeløftet og totalt adskilt. Utrolig flot restaureret, nyt indtræk, krom, lak. Ny sort lak, originalfarve på undercote, alle bolte og skruer eloxeret, www dæk. Bilen står som ny inde, ude og nedenunder. Foto af restaurering. Kr. 250.000,- investeret + 2000 timer. Ring for yderligere info. Bilen er synet og på 8 års syn, 1/4 vægtafgift og billig forsikring. Gl. bil/mc kan indgå, såsom Indian, HD 1930-53, 55-57 Chevrolet 2-4-dørs, eller andet. Prisdé kr. 260.000,- på nr. plader. Tlf. 40195557

1966 **Buick Electra 225** cab. kr. 64.800 + afgift. 1965 **Oldsmobile Cutlas** cab kr. 66.800,- + afgift. 1966 **Ford Galaxie** cab, adskilt kr.

25.800,- Dansk. 1956 **Chevrolet Bel-Air** 2-dørs HT, V8 kr. 146.800,- Dansk. 1965 **Ford Mustang** fastback, adskilt, kr. 58.000,- Dansk. Bilerne sælges pga. pladsmangel. Tlf. 40195557

**Austin Healey Sprite** frøje 1958. Sjælden model, chassis nr. under 5000, ikke restaureret, lille frontskade, fabriksny original front (forklap) medfølger + ekstra dele til reparation. Tidligere dansk registreret, meget komplet og original.  
G. Madsen, 86985460.

**Mercedes 350 SL** 1973. Sælges nysynet og med ny original kaleche. 202.000 km. Pæn og velholdt. Pris kr. 198.000,- evt. byttes med bil fra 1930'erne.  
Tlf. 62631293.

**Mercedes 230SL** 1963, 150 hk, aut, metalblå imp. fra Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinyl interiør. Nyrenoveret og indreg.  
Pris kr. 195.000,-

**Mercedes Benz 230SL** roadster 1964. Europæisk model med man. gear. 150 hk. 6-cyl. blå, hardtop og softtop, servo, nyt læder. Kræver lettere kosmetisk arbejde (ej rust) samt motorjustering.  
Nysynet pris kr. 129.000,-  
Morten Strømsted, 39408023.

**Ford Anglia** 1953, bremses og motor ok. Alt i originale papirer medfølger. Tlf. 46185233.

**Daimler Twenty Light** 1936 med et meget smukt 4-dørs alu-karosseri med soltag og forvælgeregearkasse. Alt træarbejde og pladearbejde er lavet. Vogne er malet og der er ny læderstue og dørbeklædning. Kofanger skal kromes, og der skal laves ruder, samt loft/måtter og samles. Pris kr. 80.000,- som kan betales over 2-3 år. Otto Krogh, 59186500

**Rolls Royce 25/30 limousine** 1937 med klapsæder. Sundt alu-karosseri og træværk + h/v forstolper. Undervognen renoveret ellers skal den

have en større tur. Pris kr. 80.000,- som kan betales over 3-4 år.  
Otto Krogh, 59186500.

**Derby Bentley 3½ Park Ward Sport Saloon** 1934. Alu-karosseri. Rigtig flot. Kører perfekt. Nyt topstykke og køler. Dette er bilen. Pris kr. 245.000,- som kan betales over 3 år. Otto Krogh, 59186500.

**Opel Record** 1,7. Sorte nr. plader, nysynet. Registreret første gang 28/3-1963. Alt originalt, ingen rust.  
Grethe Christensen, 65951506.

**BMW 501/6** 1956 - til restaurering. Alt rust lavet hos karetmager. Originale bremsedele, ny udstødning, ekstra bagaksel, støddæmpere, hjul og motor medfølger. Giv et bud.

Benny Klink, 87102232 - 86988028.

Kvindelig direktørfrue i københavnerforstad vil gerne sælge sin sportsvogn mrk. **Pontiac Firebird** 1974. Hun har selv importeret den fra USA, hvor den er købt af en veninde som var 2. ejer. Bilen er fin rustfri, kører godt og har mange nye dele. Den bør dog males. Der medfølger mange nye dele, hækspoiler, gummilister, sædebetæk etc. Vi søger en kvindelig køber da den er født m. hvidt vinyltag samt hvidt indtræk.  
Pris kr. 42.000,- + afgift.

Mette Hoffmeyer, 22332563.

**Rover P6, 3500 S** mauel V8 1973. Træk, inderskærme for/bag, rustfri udst. Pava beh. Maglite fælge m. sommerdæk, vinterdæk, tobacco leaf, syntet 31. maj 2001.  
Pris kr. 38.000,-. Tlf. 45860286.

**Ford A Standard** roadster 1930. Urestaureret, velkørende, vedligeholdt, original, indregistreret. Talrige reservedele medfølger. Sælges for højeste bud over 70.000,-.  
Mackeprang, 56870909



## KØB - SALG - BYTTE



**Wolseley 300** 1964, rimelig stand, leveres nysynet og indreg.

Pris kr. 43.500,-

**Fiat 1400 Venezia** 1957, flot bil, leveres synet og indreg. Evt. bytte med mc. Pris kr. 45.500,-

**Chevrolet 4-cyl.** 1928. Sjælden bil med svigermørklap. Leveres reg. i købers navn. Pris kr. 89.500,- evt. bytte med mc.

**Bentley** 1950. Meget flot og sjælden vogn, kører fint. Pris kr. 235.000,- reg. i købers navn på fuld afgift. Er godkendt til limokørsel.

Teddy Jensen, tlf. 75667355 eller evt. Peter Fuglsbjerg, 97221380

Benyt chancen til at erhverve dig en klassiker til fornuftige penge, vælg mellem :

**Morris 1800 Mk II** 1969 pæn velholdt original bil på plader kørt under 100.000 km, synet uden anmærkninger 02/2001. Pris 18.000,- kr.

**Austin 1800 Mk II** 1971, brugt som min pålidelige dagligbil gennem de sidste 8 år, men den trænger til kosmetisk klargøring, herunder rustarbejde i ikke bærende dele, konverteret til kørsel på blyfri benzin, synet 06/2001 alene med anmærkninger om "kosmetisk" rust. Pris 6.000,- kr.

**Austin 1800 Mk I** 1967, restaureringsobjekt der kræver pladearbejde i paneler og bageste hjulkasser, der er fejlfrit interiør i rødt læder, bilens historie er fuldt dokumenteret med servicebog og kilometerregnskab, har kørt lige under 90.000 km, bilen kommer på ¼ vægtafgift i april 2002.

Pris 4.500 kr.

Er du frisk kan hele "samlingen" købes for 25.000 kr.

Henrik Thostrup, 44445619

E-mail: ado17@teliamail.dk

**FIAT 600** 1968, 2 ejere, original, tomatfarvet lak, kørt 91.000 km, meget god stand med mange ny dele, sælges for kr. 20.000.

Ture Andersen, tlf. 2711 1550.

**Morris 100 Super** 1966. Kun kørt 49.000 km. 1 ejer, står som ny. 100% original, synet 7/01. Billig vægtafgift og forsikring, org. told/registreringsattest. Pris kr. 51.500.

Mikael Poulsen, tel. 5927 7863.

**FIAT 1500 Superleggera** 1937, 6-cylindret sportscoupé med aluminiumskarrosseri fra Touring Milano. Se Veteran Tidende 276, juni 1999. Sælges efter havari til genopbygning. Enestående sjælden vogn med specialkarrosseri som ellers kun findes på Alfa Romeo.

Thom, tel. 3251 9597, mobil 2340 7042.

**Morris Minor** 1953 4-dørs sedan med sprosse. Rustfri. Ny bremsler. Bilen er delvis adskilt. Pris kr. 15.000.

Benny Kvist, Sortemosevej 49, 5896 Gudbjerg. Tel. 6228 2266.

### Biler købes

**Morris Minor** eller **Bianchina** cabriolet. Helst køreklar.

Benny K. Hansen, 49215601

### Dele til biler købes

**Til Renault R8S** brede fælge evt. originale R8S fælge. Andre dele har også interesse.

**Til Renault Caravelle** 1968 hjelm for bagagerum. Andre dele har også interesse.

Div. dele til **Renault Estafette**, nye. Tlf. 40445060 - 75851460.

**Til Austin-Healey Sprite Mk 1 Frøøje.** Pladedele: Bagskærme, yderpaneler, A-stolpe rep. dele, forstærkningsplade ved fjederkonsol. Derudover har kaleche, kalechestativ og tonneau (rhd) i brugbar stand interesse.

Brian Lyngø, tel. 8621 9186.

### Dele til biler sælges

**Renault 8**, kofangere, døre, ruder, lydpotter. Nogle dele til Borgward. Kan afhentes samlet. Kr. 1.000,- Tlf. 46190700

**Morris Minor** h+v døre komplet kan afhentes. Otto Krogh, 59186500.

**Til Citroën 7 og 11** 1936-39, 2 originale oplukkelige baglygter, ny forruderamme m. gummi, lyskontakt, afviserkontakt, tændingslåscylinder, tændingsreguleringskabel, choker- og starterreguleringskabel, reservedelskatalog i kopi, 2 reparationshåndbøger 7-11-15, specifikationshåndbøger. Sælges samlet eller delt. G. Madsen, 86985460.

**Til Peugeot 404** før 1966, højre panel kr. 150,-. 1 plastlygtehus, kr. 50,-

**Til Skoda 1100 MB og Wartburg P70**, 2 nye 80 graders Wahler termostater. Pr. stk. kr. 50,-

**Til Peugeot 204 Berline**, 2 nye bagskærme, stk. kr. 700,- 1 bagpanel kr. 100,-

**Til Citroën 2CV van**, 1 højre bund kr. 150,-. Nye papir-luftfilterindsatser, stk. kr. 30,-. Orange forblinker, stk. kr. 30,- **Til Opel P1**, 1 bagklap, fin stand kr. 500,- 1 baglygteglas, som nyt kr. 100,-

**Til VW Scirocco type 1** 1974-77, 1 ny venstre forskærm, kr. 650,- Thorleif Tofte-Hansen, 55996119.

Nye diagonaldek

4 stk. **700x14 Avon Super**, kr. 1000,-

4 stk. **640x15 Dunlop Gold Seal**, kr. 1000,-. 4 stk. **640x15 Semperit**, kr. 1000,-. Tlf. 98669029.

Diverse nye dele til **VW type 1** 1952-1965. Anders Thue Andersen, 45818501.

20/30'er bil, 4-dørs, gerne **Ford A** restaureret eller i god org. stand, kontant.

**Mercedes-Benz 170 V** eller **S** årg. 1938/1953 restaureret eller i god org. stand, kontant.

Tlf. 751321852.

**Mercedes-Benz** 2 ny kofangerhjørner. 4 ny uden krom til 170 VA-VB. Samlet pris kr. 2.000.

Benny Kvist, 6228 2266.

**Mc sælges**

**Triumph 1961**, 500 ccm. **Speed Twin** cross/trail-mskine, renoveret m. alu-tank, skærme m.m. Alt gennemgået, går som en klokke.  
Pris kr. 30.000,- el bud.  
Kim Hoffmeyer.

**Matchless 250 ccm 1926**, fladtanker, komplet. **Matchless 250 1928** ikke komplet. **Dunelt 300 ccm 1928**, totakts, ikke komplet. **Motobécane 125 ccm 1955**, topventilet komplet.  
G. Madsen, 86985460

**Dele til mc sælges**

Cylinder til **DKW 175**, kr. 200,-  
Kobling til **DKW 175**, kr. 200,-  
Benny K. Hansen, 49215601

**Diverse**

Veteranfly, **Motorfalke A25 1965**.  
Pris kr. 59.500,- Gerne bytte med mc.

Renoveret **tandemcykel**, veteran kr. 2500,- **Bedstemorcykel**, urenoveret kr. 150,- **Bedstefarcykel**, 2 gear, kr. 200,-. Benny K. Hansen, 49215601.

**Kompressor**, drejebænk, slibemaskine, boremaskine, maskinskruestik. kan ses nær Hillerød. Tlf. 21203612.

**Garageplads/opbevaring** af veteranbiler. Pris kr. 100 pr. mdr.  
Poul Arne Christensen, 40272930.

**Automobilia****Sælges:**

**Autorep. håndbøger** m. fejlfinding til **Datsun 100/100A 1965-71**.  
**Sunbeam Avenger, Saab 99 68-70**.  
Pr. stk. 75,-  
Thorleif Tofte-Hansen, 55996119

**Købes:**

**FDM Motor:** 1929: nr. 21,22,24,25.  
1930: nr. 45. 1931: nr. 8, 9. 1932: nr. 27. „**Kør Godt**“ tidsskrift for Folkevognskørere, alle nr. fra 1955-1964. Anders Thue Andersen, 45818501

**Announcekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende**

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

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

**DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.**

Salg  Køb  Bytte Tekst: .....

Biler .....

Dele til biler .....

Mc .....

Dele til mc .....

Automobilia mv. ....

Diverse .....

Navn: .....

Tlf. ....

Adresse: .....

**DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå**

**Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**

**Announcekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende**

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

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

**DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.**

Salg  Køb  Bytte Tekst: .....

Biler .....

Dele til biler .....

Mc .....

Dele til mc .....

Automobilia mv. ....

Diverse .....

Navn: .....

Tlf. ....

Adresse: .....

**DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå**

**Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**

## 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](http://www.samlerboersen.dk)

## Ingana ApS

### Maskinværksted og cylinderservice

Firmaet Ingana ApS er 53 år gammelt og er bygget på godt gammelt håndværk blandet med moderne måleudstyr samt lang og god erfaring.

Jeg selv, Jørgen Sørensen, er oplært i firmaet og har 39 års erfaring med motorarbejde.

Andre ansatte har fra 5 til 28 års erfaring.

#### Af specialer kan nævnes:

- Cylinderboringer
- Reparation og slibning af krumtappe
- Reparation af topstykker
- Fabrikation o.m.a.

Har dette vakt interesse er

I meget velkommen til at

ringe til os, hvorefter

vi efter aftale

kommer og henter

jeres motordele.

I er også velkommen til at besøge os på vores hjemmeside: [www.ingana.dk](http://www.ingana.dk)



Med venlig hilsen  
Jørgen Sørensen

### Ingana ApS

Strandboulevarden 64 • 210 København Ø  
Tlf./fax 35381425 • mail: [post@ingana.dk](mailto:post@ingana.dk)

Køb disse 4 Radialdæk med hvide dæksider  
I fabrikat B.F. Goodrich 215/75R15  
PRIS 325.000,00 Dkr.



Bilen følger GRATIS med.

Du kan se flere billeder på: [www.ctv-trading.dk/bilsalg.htm](http://www.ctv-trading.dk/bilsalg.htm)

### DIAGONALDÆK



US  
ROYAL  
TIRES

Firestone

Universal

DUNLOP

LESTER

Commander Tires

### RADIALDÆK



Firestone

BFGoodrich

MICHELIN

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



### CTV-TRADING

HJORTEVÆNGET 44

DK-2880 BAGSVÆRD

TELEFON +45 44440091

TELEFAX +45 44440391

E-MAIL: [INFO@CTV-TRADING.DK](mailto:INFO@CTV-TRADING.DK)

WEB-SITE: [CTV-TRADING.DK](http://CTV-TRADING.DK)

# Veteranforsikring

Helårlige præmier  
for 2001.  
Ingen præmiestigning.



## i RUNA FORSIKRING

### Veteranbiler 1900 - 1966

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 1967 - 1976

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 til og med 1976 Max. handelsværdi 100.000 kr.

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

### Veteranmotorcykler 1900 - 1960

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

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

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

### Kontakt:

**Dansk Veteranbil Klub**  
Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå  
Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)  
Fax 49 14 11 14  
E-mail: [dvk@vip.cybercity.dk](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)



Veteran  
Forsikrings-  
klubben