

VETERAN TIDENDE




Nummer 304 - Oktober 2001 - 31. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå 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>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Mødesteder</p> <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontakt: kontoret tlf. 4914 5906</p> <p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198. Fredensvej 6, 4700 Næstved,</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: John Jørgensen, 66181212</p>	<p>Veteran Tidende</p> <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4400</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p>									
<p>Bestyrelsen</p> <p>Formand Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårstev 7080 Børkop, 75 86 95 10 67mustang@vip.cybercity.dk</p> <p>Næstformand Henrik Thostrup Bitkevænget 16 2880 Bagsværd, 44 44 56 19 henrik.thostrup@teliamail.dk</p> <p>Sekretær. Registre og sektioner Bo Ødegaard Høstbuen 18 2750 Ballerup, 44 64 42 94 bo@mobil.dk</p> <p>Kasserer Claude Teisen-Simony Ved Grønsen 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>Henning Kjeldgaard Knudsen Holstebrovej 17 6971 Spjald, 97 38 12 64</p>	<p>Sektioner</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p> <p>Morris 8: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p>Køreselskab Fyn: Frits Knudsen - 66 13 66 10</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 75 83 00 49</p> <p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 97 12 07 11 aften: 97 11 91 79</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall - 63 90 70 40</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 38 19 82 72</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen - 75 86 95 10</p> <p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen - 54 70 03 58</p> <p>Fyn John Jørgensen - 66 18 12 12</p> <p>Jylland Frits B. Johansen - 74 45 94 50</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p> <p>Midtjylland-Vesterhede Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321</p> <p>Vestjylland-Spjald Højgård, Holstebrovej 17, Spjald Kontakt: Henning Knudsen på 9738 1264</p> <p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p> <p>Bibliotek</p> <p>Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p> <p>Forsikringsforhold</p> <p>Jørgen Behrendt Klinsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p> <p>Forsikring</p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> <p>Revision</p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p> <p>FIVA</p> <p>FIVA-pas fås ved henvendelse til: Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail sat@egd.dk</p>	<p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Erhvervsforetag, teknisk brevkasse og restaurering : P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>I redaktionen desuden: Svend Carstensen E.W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p> <p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 20. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p> <p>Announcepriser:</p> <table border="1"> <tr> <td>1/1 side</td> <td>kr.</td> <td>4.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side</td> <td>kr.</td> <td>2.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side</td> <td>kr.</td> <td>1.250,-</td> </tr> </table> <p>10% rabat ved annoncering i 3 numre eller flere</p> <p>Lay-out, sats og tryk</p> <p></p> <p>Ole Callesen Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>	1/1 side	kr.	4.000,-	1/2 side	kr.	2.000,-	1/4 side	kr.	1.250,-
1/1 side	kr.	4.000,-										
1/2 side	kr.	2.000,-										
1/4 side	kr.	1.250,-										

Forsiden: Singer Nine LeMans Coupe 1935
Foto: Ole Callesen

Næste Veteran Tidende udkommer uge 46 2001

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Christiania i 30 år	16
Hvem købte...?	4	Tag på kunstmuseum	17
Klubaktiviteter	6	Mere Daimler SP250	18
Fra bestyrelsen.	8	Månedens køretøj	20
Tid at skifte forsikring	11	Farven på Ford T	26
Arresø-løbet	12	Fugtproblemer og løsninger	30
Munkebjerg	14	Velkommen til nye medlemmer	32
Høsttur	15	Vinterklargøring	34



MØDER

Oktober

16.	19.00	Kværkeby	Bil- og mc-bio. Tag selv videoer med.
16.	19.30	Ristrup	Sammen med DVMC på Jysk Automobilmuseum.
18.	19.30	Spjald	Klubaften.
18.	Nivå	Virksomhedsbesøg Balke & Wedel-Jørgensen, se Klubaktiviteter.
20.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
23.	19.00	Klippinge	Klubmøde. Ole Poulsen om Dieselmotorer.
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. Lauritz Lauritzen om FIVA-løb i Slovakiet.
8.	19.30	Børkop	Klubmøde.
13.	18.30	Egeskov	Besøg hos Statens Bilinspektion i Odense. Tilmelding se Klubaktiviteter.
15.	19.30	Rødebro	Besøg på Fuglsang Bryggeri. Se Klubaktiviteter.
15.	19.30	Spjald	Klubmøde.
15.	19.00	Nivå-Storkøbenhavn.	Virksomhedsbesøg Porsche-center Sjælland. Se Klubaktiviteter.
17.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
20.	19.00	Kværkeby	Klubaften
27.	19.30	Egeskov	Julefrokost. NB Husk tilmelding!
27.	19.00	Klippinge	Klubmøde.
30.	Vesterhede	Julefrokost.

December

3.	19.00	Vesterhede	Klubmøde.
4.	19.00	Ristrup	Julefrokost.
11.	19.00	Kværkeby	Julefrokost.
13.	19.30	Rødebro	Julefrokost.
13.	18.30	Børkop	Julefrokost. Bemærk tidspunktet.

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Oktober

- 20.-21. Efterårsmarked Fredericia. Se VT 299 og VT 303.
25. 19.00 Morris-møde hos Bent Riff, Elmevej 23. Obs. Husk penge til Engelsk Morris Register medlemsgebyr. Tilmelding senest 22/10 tf. 4635 1992.
28. Sæsonafslutningsløb til Sydsjælland. Kurt Skov 3964 2964 og Peter Schmidt Jensen 4495 1279. Mødested Parkeringspladsen Bøndernes Hegn, Hareskoven (Frederiksborgvej) kl. 10.00.

November

24. Stumpemarked Herning.
29. 19.00 Morris-møde hos Willibald Farbmacher, Hjortevænget 613. Tilmelding senest 26/11 tlf. 4914 5167.

Januar

30. 19.00 Morris-møde hos Rimmy Tschernia, Krogagervej 39, 2605 Brøndby. Tilmelding senest 28.01 tlf. 4345 2301.

Februar

28. 19.00 Morris-møde hos Claus Neble, Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg. Tilmelding senest 25.02. Tlf. 2253 5550.

Marts

21. 19.00 Morris-møde hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde. Tilmelding senest 18.03. Tlf. 4635 9520.

Løb og begivenheder i udlandet

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

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. Den hidtidige redaktør af udlandskalenderen har åbenbart opgivet ævret og har ikke ajourført den i flere måneder – har en anden og mere stabil lyst til at overtage hvervet så sig til. Vi skal kun have arrangementer med som absolut har interesse for danskere.



Hvem købte Christian X's Cadillac?



Søndag den 19. august var Christian X's åbne Cadillac 1933 som omtalt i august-nummeret af VT på auktion i USA. Den blev solgt for 95.000 USDollars plus salær, i alt godt 110.000 dollars – og ved hammerslag råbte auktionarius "sold to Denmark".

Nu er der mange steder i USA som hedder Danmark, men ved henvendelse til auktionsfirmaet blev det bekræftet at det var Danmark, Europe. Firmaet må som bekendt ikke oplyse købers identitet med mindre vedkommende selv indvilger, men køberen har nu givet sig til kende, kun ønsker han det foreløbig ikke ud til offentligheden. Måske er vognen allerede kommet til Danmark når dette læses. Vurderingen var 70.000 til 90.000 dollars. Langt højere vurderet var samtidig mærkeligt nok hos et andet auktionsfirma en af Frederik IX's

mange Bentley cabrioletter. En vogn som kendere ikke anser for at være blandt de bedste, og som er ombygget fra højre- til venstrestyring. Den gik op i 120.000 dollars og blev trukket tilbage. Og hos samme auktionsfirma var nok så interessant en tidligere dansk og meget sjælden FIAT 510 1925 limousine udbudt. Den blev solgt for 20.000 dollars, til hvem vides ikke. Selv den gamle FIAT registrator har ikke haft kendskab til denne vogn – der så vidt vides blev eksporteret til USA for cirka 40 år siden i køreklar, men urestaureret stand, og som stadig er i samme tilstand. Måske kan den endog have dansk karrosseri. 510 var i 1919 til begyndelsen af 26 den største af modellerne i serien 501-505-510, den blev fortrinsvis brugt herhjemme som ministerbil og lignende. Kronprins Frederik kørte en åben 510 fra 1921 med dansk karrosseri.

Stelnummeret på vognen i USA kendes, så det er muligt at finde ud af første ejer. Opmærksomme læsere har spurgt om fotografierne af Christian X's åbne Cadillac var spejlvendte, siden den så højrestyret ud. Nej, vognen er højrestyret, og det var samtlige kongens biler, lige fra den første Adler han fik som kronprins og til den lukkede Cadillac i 1935. Først den Cadillac som var i bestilling da Christian X døde i 1947 var venstre-styret. Forklaringen kendes ikke – kongen kørte som bekendt ikke selv bil, så det kan ikke have været en personlig ting ligesom for Kronprins Frederik, senere Frederik IX.

oer

Dødsfald

Det er med sorg jeg må fortælle at Rodeo-Thorvald, Thorvald Andersen, ikke er iblandt os mere.

Mange af DVK's medlemmer kommer til at savne hans besindige, rare fremtoning ved vores arrangementer. På det personlige plan vil jeg sige Thorvald tak for behageligt samvær i de sidste år og vi har da også haft nogle sjove timer sammen, når der blev kørt Nisse-rally i Mols Bjerge, i sne, slud og kulde.

Når snakken faldt på "motórløv" kunne Thorvald altid tale sig varm, og det var en fornøjelse at høre ham fortælle om de gode, gamle dage. Kun på ét område var der et voldsomt temperament, det var når foden blev sat på speederen til et af de utallige klassiske rallyer, han ofte deltog i.

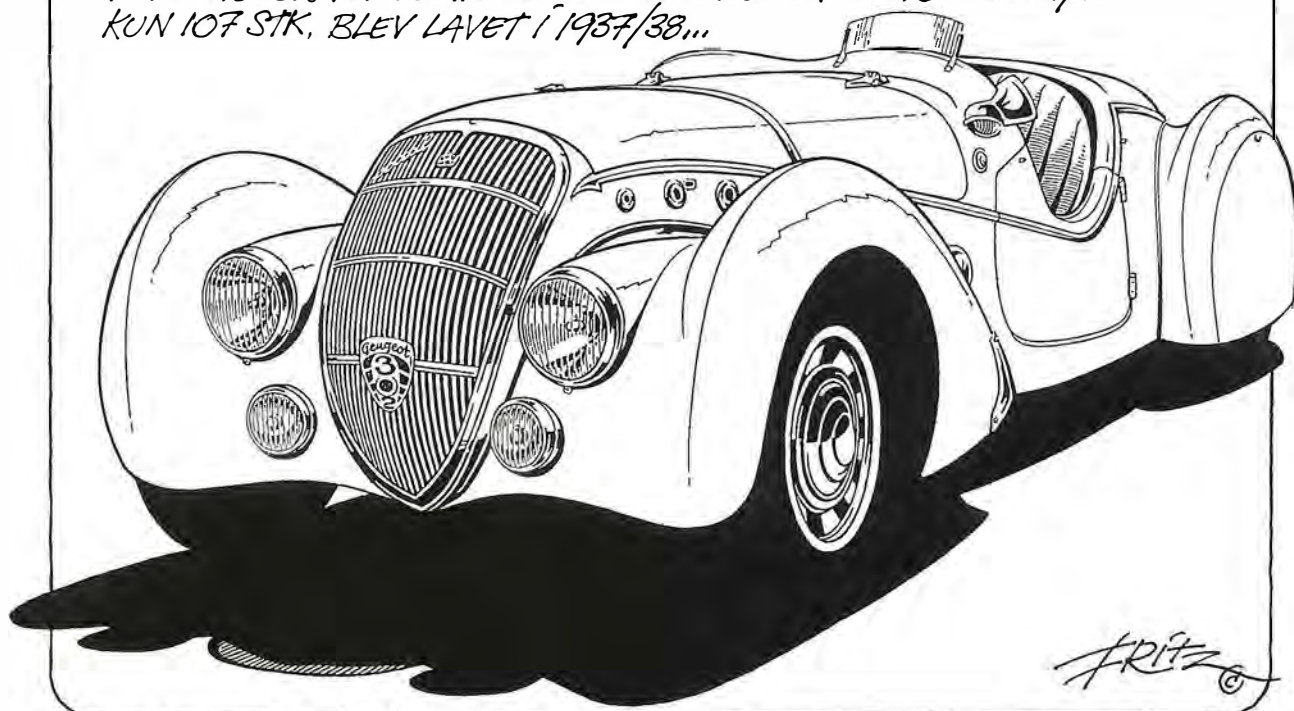
Ved det for Rodeo-Thorvald allersidste motórløv, hvor han og hans rallymakker igennem mange år "Tandlægen", Børge Kinger, blev dræbt, har Thorvald antagelig fået et ildebefindende ved rattet og derved mistet kontrollen over Volvo'en, med de fatale følger.

Mine tanker går i den svære stund til deres efterladte familier.

Æret være deres minde.

Claus E. Neble

*FRANSK DRESSING"-PEUGEOT DARL'MAT SPORT FRA 1937
LE MANS-KLASSIKEREN MED ELEGANT ALUMINIUMS KARROSSERI,
4 CYL. MOTOR PÅ 70 HK OG EN TOPFART PÅ OVER 140 KM/T.
KUN 107 STK, BLEV LAVET I 1937/38...*





KLUBAKTIVITETER

DKK

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.

Tirsdag den 13. november kl. 18.30 besøg hos Statens Bilinspektion på Klokkestøbervej i Odense. Tilmelding nødvendig til Poul-Henning Lauridsen, tlf. 6596 2428 senest 4. november. Max 20 deltagere!

Tirsdag den 30. oktober filmaften. Vi viser en film om Historic Race på Silverstone 1991.

Tirsdag den 27. november julefrokost. NB Husk tilmelding ved filmaften 30. oktober. Eller pr. telefon til John på 6618 1212 senest 1. november.

På udvalgets vegne
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

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.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Tirsdag den 16. oktober kl. 19.30 kan vi mødes hos Jysk Automobilmuseum i Gjern sammen med Vintageklubben til en hyggelig aften.

Tirsdag den 20. oktober kl. 14 biblioteksdag.

Tirsdag den 6. november kl. 19.30 klubaften, hvor Lauritz Lauritzen fra Klejtrup vil fortælle om FIVA-løbet 500 km i Slovakiet 2001, som han deltog i.

Lørdag den 17. november kl. 14.00 biblioteksdag.

Tirsdag den 4. december kl. 19.00 julefrokost.

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

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

På vores klubmøde tirsdag den 23. oktober kl. 19.00 vil Ole Poulsen komme og fortælle om Diesel-motoren, som har gennemgået en fantastisk udvikling. Efter Oles oplæg bliver der mulighed for at stille spørgsmål, og det plejer at udvikle sig til en både saglig og lærerig diskussion, så mød velforberejede op i Nygade 3.

På gensyn, hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Årets høsttur blev kørt i det fineste vejr og med 11 bilfulde glade deltagere. Der er plads til flere.

Tirsdag den 16. oktober prøver vi Prebens fine ny biograf med stor-skærm, kom med dit bedste motorvideoklip.

Tirsdag den 20. november kl. 19.00 klubaften.

Tirsdag den 11. december kl. 19.00 årets julefrokost.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040
Kaj Sørensen 5572 6798

BØRKOP VANDMØLLE

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

8. november kl. 19.30 møde på Vandmøllen.

13. december kl. 18.30, vi følger traditionen og mødes til julefrokost på Møllen. Bemærk tidspunktet.

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den første mandag i måneden kl. 19.00.

Husk tilmelding til møderne i Vesterhede = brød til kaffen.

Ved rullevejsfesten i Billund mødte jeg Poul Suhr. Vi faldt i snak og han tilbød at komme ud og fortælle om Styrkeprøven sidste år. Det var han så til september-mødet. Han viste også en video med de mange smukke biler, der var en kendt bil ind mellem, Martin Andersens 1908 Buick. Da jeg ikke er helt færdig med mine bygninger kniber det med tiden til at organisere de forskellige tiltag i klubben. Det må I have mig undskyldt. Men jeg vil gerne hvis I vil komme med forslag.

Julefrokost fredag den 30. november.

Med kammeratlig hilsen
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.

Med venlig hilsen
Henning Knudsen

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NIVÅ

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

Torsdag den 18. oktober virksomhedsbesøg hos Balke & Wedel-Jør-



gensen 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 tlf. 4914 5906. Begrænset deltagertal – først til mølle.

Torsdag den 1. november kl. 19.00 klubmøde Nivå.

Torsdag den 15. november kl. 19.00 virksomhedsbesøg i Porschecenter Sjælland, Michael Lassen og Henrik Heimbürger viser os denne topmoderne, nybyggede automobilvirksomhed, der også reparerer og servicerer andre bilmærker. Meld dig til hos Dorthe Thies på kontoret på tlf. 4914 5906.

Venlig hilsen
Claus E. Neble.

Vestjysk debatmøde om gamle køretøjer

Et debatmøde i Vestjylland i oktober vil sætte fokus på de gamle køretøjer og de beskatnings- og afgiftsproblemer, ejerne ofte løber ind i.

Mødet holdes på Westergaards Hotel i Videbæk mellem Herning og Ringkøbing mandag d. 29. oktober kl. 19, og bag arrangementet står Motorhistoriske Møder Midt-Vest.

Under overskriften "Godnat med de gamle?" vil man på debatmødet søge at belyse en række problemstillinger, som ejere af gamle biler og motorcykler tit støder på. Enten i forbindelse med vedligeholdelse og bevaring af køretøjet, ved reparation og restaurering eller ved indførsel af et køretøj fra udlandet.

Til at belyse debattemnet er inviteret en række indledere, og da mødet henvender sig til alle interesserede, uanset om de er med i den ene eller den anden veteranbilklub - eller ej - repræsenterer indlederne også en bred vifte af sagkundskab.

Indlederne er den nye formand for Dansk Veteranbil Klub, Peter Løvstrøm Sørensen, Børkop, formanden for Dansk Vintage Motor Club, Hans Jørgen Enemark, Tranbjerg, medlem af bestyrelsen for Motorhistorisk Samråd Svend Aage Tholstrup, Gl. Rye, Anitta Fjordside fra Told- og Skat i Herning samt tidligere arbejdsminister, folketingsmedlem Knud E. Kirkegaard, Aulum.

Bag de motorhistoriske møder står en lille non-profit gruppe bestående af Niels Jørgen Kannevorff, Ringkøbing, Povl Povlsen, Struer, og Gorm Albrechtsen, Herning.

Singer-møde

Vi havde en dejlig dag 1. september med 19 fremmødte til morgenkaffe og rundstykker. Der var 9 forskellige Singer-biler. Og der var et par fra Assens og en fra Århus, som er ved at istandsætte, så dem glæder vi os til at se næste år – hvor vi mødes på Sydfyn 31. august.

Vi har nu kendskab til 25 biler og vi håber at flere vil dukke op hen ad vejen. I år kørte vi en tur til Trelde Næs og retur for at spise vores madpakker og udveksle billeder og tekniske papirer.

De der kom fra Sjælland fik vi til at sove hos Birthe og Palle Jensen fra Skærbæk. Tak for det.

Med venlig hilsen Kirsten og Bent Friis.





Bestyrelsens første spæde syvmileskridt

Bo Ødegaard, klubsekretær.

Den noget selvmodsigende overskrift illustrerer udmærket fornemmelsen ved at være med i den nye bestyrelse. Selvom der forude venter et kolossalt arbejde med at få sat os ind i de mange pligter og opgaver, synes vi alligevel allerede, vi er nået langt. Vi har fået stort set lutter positive tilkendegivelser fra alle sider, og det er en god motivation til at få smøget ærmerne op og tage fat!

Bestyrelsen holdt sit første møde i kølvandet på den ekstraordinære generalforsamling den 18/8, titelposterne desuden den 29/8 og hele bestyrelsen igen den 16/9 med plan om næste møde den 21/10. Der er tale om et meget snakkesaligt selskab, hvilket – skulle jeg hilse og sige – giver et stort arbejde for den, som skal referere møderne. For at undgå at vor stakkels Ole Emil skal udgive et tillæg til VT, eller måske ligefrem et særnummer, har jeg valgt at sammenfatte møderne til et kortfattet resume. Ikke fordi vi har noget at skjule for jer (vi vil hellere end gerne kikkes i kortene), men for ikke at kede jer ihjel!

På det konstituerende møde efter generalforsamlingen kastede man sig øjeblikkelig ud i at sammensætte opgavefordelingen og planlægge de næste møder. Peter L.S. havde på forhånd forespurgt kandidaterne om ledige dage at holde møder på, så det var lige for. Dernæst sammensattes et brev til den afgående bestyrelse om overdragelse af regnskaber, nøgler m.v. Et af de emner, der var oppe allerede på den ordinære generalforsamling, var et tidligere bestyrelsesmedlems tildeling af annoncerabatter til sig selv. Dette blev vedtaget stoppet øjeblikkeligt; vedkommende skal fremover betale fuld pris og får derudover ikke lov at annoncere yderligere før annoncer fra indeværende år er betalt.

Den nye bestyrelse er meget ivrig efter at komme i direkte kontakt med medlemmerne, og Frits B.J. blev derfor valgt til at kontakte mødestedsansvarlige, løbsarrangører, bibliotek, redaktion og bladskribenter med en opfordring til at komme med ideer/ønsker til behandling i bestyrelsen. Claude T.-S. har udarbejdet et spørgeskema til udsendelse sammen med opdateringskortene til medlems- og køretøjslisten.

Formand, næstformand, kasserer og sekretær havde et møde på Nivågård den 29/8, sammen med vor formidable Dorthe Thies, hvor kontoret, arbejds gange og –forhold blev gennemgået. Det gav stof til megen diskussion, samt en del punkter på dagsordenen ved næste bestyrelsesmøde.

Mødet den 16/9 var planlagt som et heldagsmøde, hvilket skulle vise sig at være en god ide, idet dagsordenen fyldte 3 sider! Dog indeholdt den et antal punkter, som var oplæg til temadiskussioner, og som derfor ikke nødvendigvis skulle nås på dagen. Efter 8 timer manglede der også kun et par af disse punkter, så vi hævdede mødet med god samvittighed.

Peter L.S. indledte med at udtrykke forhåbning om et både frugtbar og resultatgivende samarbejde. Nøgleordet bør være et højt informationsniveau, hvilket vil hindre tidligere tiders uklarheder. Der var enighed om at oprette en forretningsorden for bestyrelsens arbejde. – For at opnå et struktureret samarbejde, der sikrer at alle emner behandles og behandles ensartet. Det vedtoges at Peter L.S. og Bo Ø. arbejder videre i samarbejde med Claude T.-S. Peter L.S. havde før mødet formuleret et antal opgaver, som han mente hørte under bestyrelsens arbejdsområde. Denne liste blev gennemgået sammen med en række konkrete punkter, hvoraf de, der affødte beslutninger, gengives her.

Veteran Tidende: Stor tilfredshed med VT, og den måde bladet drives på. Ole Emil Riisager havde inden mødet tilsendt bestyrelsen en introduktionsskrivelse, og samtidig udtrykt gode ønsker til det fortsatte arbejde. Enighed om, at redaktionen er en stor ressource for DVK og den derfor bør have de bedst mulige arbejdsforhold. Formelt bliver Peter L.S. ansvarlig for bladet, dog sørger Claude T.-S. for annoncer.

Biblioteket: Bo Ø. udnævntes til at være bestyrelsens kontaktperson til Niels Jonassen.

Medlemsmateriel: Medlems- og køretøjslisten skal hurtigst muligt opdateres jf. forrige bestyrelsesmøde. Der har imidlertid været en del problemer med at få edb-systemet til at makke ret. Der arbejdes fortsat på sagen.

Hjemmeside: Der var flere ønsker til hjemmesiden. Den nuværende web-master, Jens Munk, har meddelt at han ønsker at stoppe. Der annonceres i VT efter en eller flere til at overtage.

Mødesteder: Frits B.J. påtager sig opgaven som koordinator, men vil efterlyse lokal assistance. Peter L.S. fortalte om gode erfaringer med at dukke uanmeldt op på mødestederne, og opfordrede de øvrige bestyrelsesmedlemmer til at gøre det samme.

Løb og arrangementer: Peter L.S. påtager sig opgaven som koordinator indtil videre. Utilfredshed og misforståelser omkring reglerne for tilskud til løb og arrangementer, som er ikke vedtægtsbestemte, men eksisterer fra tidligere tider. De vil nu blive opdateret og taget i struktureret anvendelse.

Registre og sektioner: Diskussion omkring risikoen for at en driftig sektion kan bryde ud af klubben, som det er set tidligere. Visse sektioner er nærmest en klub i klubben. Pointen blev, at så længe sektionerne får gode forhold i DVK, bliver de her også. Bo Ø. foreslog formulering af en politik for sektioner. Henrik S.-N. laver et oplæg, til inkludering i vedtægterne ved den kommende revidering.



PR-materiale: Claude T.-S. foreslog, at bestyrelsen søger en ekstern assistance til PR-arbejde, lige som med web-masteren. Det var der enighed om.

En del af PR-arbejdet er bryllupskørsel og udlån af køretøjer til film/reklame. Frits B.J. anførte at det er problematisk at klubben eventuelt skulle anvise medlemmer, der ikke er professionelle. Vi burde samle en liste over medlemmer, der vil stille op til den slags. Og tilsvarende til reklame/filmoptagelser. Der annonceres i VT.

Motorhistorisk Samråd: Peter L.S. mente, vi bør have en officiel kontaktperson til MhS. Henrik T. fortalte at formand Erik Kristoffersen går af ved næste årsmøde og at der derfor er behov for mindst en kandidat til årsmødet den 17/11. DVK burde stille en kandidat, men ingen var umiddelbart interesserede. Bo Ø. bliver kontaktperson og deltager sammen med Claude T.-S. på årsmødet. Claude T.-S. mente at MhS ligger underdrejet og har brug for ildsjæle i bestyrelsen. Peter L.S. og Henrik T. mindede om, at med politikerne er der tale om en langvarig holdningsbearbejdning.

Danmarks Tekniske Museum: Tidligere formand Steffen Jørgensen har frasagt sig sin post i Danmarks Tekniske Museums repræsentantskab. Claus Neble har overtaget posten og ønsker at fortsætte, hvilket alle fandt i orden.

Hjemme-pc'er til bestyrelsesmedlemmer: Bent F. og Henning K.K. har som de eneste ikke e-mail, hvilket hindrer en hurtig og effektiv kommunikation. Peter L.S. havde foreslået at DVK køber og stiller et par hjemme-pc'er til rådighed for de to. Claude T.-S. mindede om at klubben tidligere har stillet faxer til rådighed for bestyrelsesmedlemmer, og at dette er det samme. Bo Ø. påtog sig at finde et godt tilbud på to maskiner, samt at sætte dem op til brug.

Overtagelse af regnskabet: Claude T.-S. gav udtryk for, at overtagelsen er gået smertefrit, bortset fra at der fortsat mangler at blive efterforsket i et antal manglende bilag, der sandsynligvis alle vedrører salget af Steffen Frølich's Fuelstar. Henrik T. mindede om, at bestyrelsen er ansvarlig for regnskabet, og at bilagene derfor bør fremskaffes. Skulle de hidrøre fra Steffen Frølich's forretninger, får han lov at betale dem. Bo Ø. opfordrede til ikke at opsøge yderligere konflikter. Henrik S.-N. spurgte om regnskabet stemmer, og det gør det.

Fast tilknyttet revisor: Flere har ønsket fast tilknytning af en revisor til bogføringen. Claude T.-S. mente sig i stand til at føre et forsvarligt regnskab, men anerkendte medlemmets utryghed, i lyset af de uklarheder der blev belyst ved seneste generalforsamling. Efter diskussion enedes bestyrelsen om at benytte en ekstern revisor for perioden frem til næste generalforsamling for signalværdiens skyld.

Fuelstar/annoncesag: Efter generalforsamlingen havde bestyrelsen besluttet at lukke for at yderligere annoncer vedrørende Fuelstar i VT, indtil det var klarlagt hvor

stor restance, der er tale om. Da beretning og årsregnskab var godkendt ved generalforsamlingen, koncentrerer bestyrelsen sig om indeværende års regnskab. Frits B.J. understregede, at evt. tidligere uregelmæssigheder var den tidligere bestyrelses problem, hvilket Henrik T. rettede til at det var revisorens ansvar. Han opfordrede ligeledes til, at bestyrelsen nu ser frem og får indført den slags sager i forretningsordenen.

OK-Benzin ordningen: Claude T.-S. var ked af ordningens bortfald, og ønsker den genindført. Henrik T. støttede ideen, men mente andre selskaber kan give en bedre ordening. F.eks. Hydro-Texaco, som Claude T.-S. tidligere har forhandlet en ordening med for MhS. Der var enighed om at arbejde videre, men senere; der er andre, vigtigere opgaver her og nu.

Kontingentbetaling via BetalingsService: PBS har en ordening, hvor de sender girokort ud, sørger for eventuel tilmelding til BetalingsService, samt sender rykkere ud. Denne ordening vil ikke alene være omkostningsneutral for klubben, men tilmed spare Dorthe Thies for en stor arbejdsbyrde. Claude T.-S. sørger for at etablere en aftale.

Klubbens aktiepost: Claude T.-S. mente, at klubbens aktiepost snarest muligt bør likvideres. Bent F. mindede om, at aktiekurserne p.t. er meget dårlige på grund af W.T.C.-katastrofen, og at vi bør afvente en stabilisering. Selvom Claude T.-S. – lige som resten af bestyrelsen – gerne så aktierne solgt, venter man indtil videre.

Dorthe Thies' forhold: På Bent F.'s opfordring indledte Dorthe Thies med selv at redegøre for sit job. Hun er glad for arbejdet, men savnede opbakning fra den forrige bestyrelse. Hun håbede, den nuværende bestyrelse vil være mere synlig og give bedre opbakning. Bo Ø. foreslog, at der oprettes et "Dorthe Thies-udvalg", som får til opgave at varetage de arbejdsgivermæssige forpligtelser. Henrik S.-N. foreslog, at dette udvalg kunne bestå af Peter L.S. og Bo Ø., som begge indvilligede til Dorthe Thies' tilfredshed. Til tider er arbejdsbyrden ganske voldsom, og Peter L.S. mente, at vi bør købe hjælp udefra i særligt belastede perioder, samt ved ferie. Edb-systemet på kontoret lider under sin alder, og det vedtoges at opgradere det snarest. Flere andre kontormaskiner bliver ligeledes udskiftet.

Klubregalier: Henrik S.-N. havde udarbejdet en liste over forskellige effekter, som kunne sælges til medlemmerne. Han mente at der er stor interesse for disse ting. Listen blev gennemgået med stor interesse. Han vender tilbage ved næste bestyrelsesmøde med nogle konkrete tilbud.

Annoncering i VT: Den gældende prisliste er utidssvarende, da det f.eks. ikke længere er relevant med begrebet sort-hvide annoncer. Henrik T. foreslog at vi lavede en ny prisliste, og der blev enighed om følgende: Helse kr. 4.000,-, halvside kr. 2.000,- og kvartside kr. 1.250,-. Mulighed for 10% rabat ved annoncering i 3 numre eller mere.



Honorering af bidrag i VT: Der var fra medlemsside rejst forslag om at honorere bidrag til VT. Dette var der ikke stemning for.

Økonomi omkring bestyrelsesarbejde: Peter L.S. ønskede at gennemgå politikkerne omkring dækning af udgifter i forbindelse med bestyrelsesarbejdet. Han påpegede, at vedtægterne ikke har noget konkret regelsæt for, hvornår klubben dækker udgifter. Bo Ø. foreslog at regler på dette område tilføjes forretningsordenen. Henrik T. vil lave et oplæg.

Ansøgninger om tilskud (konkrete tilfælde): I tråd med bestyrelsens erklærede politik om at støtte arrangementer bedst muligt blev div. ansøgninger gennemgået med positive øjne. Enkelte skal undersøges nærmere, andre skal Dorthe Thies blot have bilag til, så hun kan refundere.

Lydisolering på Nivågård: Den tidligere bestyrelse havde indhentet tilbud om lydisolering i mødelokalet på Nivågård. Claude T.-S. mente imidlertid, det var en dårlig ide at diskutere, da vi ikke har lejemålet men kun brugsret. Henrik T. nævnte at lyden i lokalet har været et problem længe, og eftersom det stadig drøftes, hvorvidt DVK overhovedet skal blive på Nivågård, bør vi ikke bruge penge på det her og nu. Man enedes om et afslag på det konkrete tilbud.

Fortsat anvendelse af edb-programmet på kontoret: Steffen Jørgensen har meddelt bestyrelsen, at han opsigter brugsretten på det af ham programmerede edb-system, som styrer medlemsdatabasen, udskriver girokort og breve m.m. Bo Ø. havde efterfølgende været i telefonisk kontakt med Steffen Jørgensen, og der kan muligvis være forsigtigt håb om fortsat anvendelse.

Fast brug af advokat Jan Hornemann som dirigent: Frits B.J. havde foreslået, at vi fast tilknytter advokat Jan Hornemann til klubben som dirigent ved generalforsamlingerne, efter det arbejde han gjorde ved den ekstraordinære generalforsamling den 18/8. Dette vedtoges, lige som der også var enighed om at tildele ham frimedlemskab, så han kan følge klubben i VT.

Nedsættelse af vedtægtsændringsudvalg: Dette er et bredt ønske i klubben, men Peter L.S. mente ikke, der er tid til at lade et sådant udvalg gøre et ordentligt arbejde inden næste generalforsamling. Det haster derfor ikke. Henrik T. vil som tidligere opmand og nuværende bestyrelsesmedlem sidde med. Han mente, at vi bør annoncere efter deltagere og vil komme med et oplæg.

Abonnementer til biblioteket og mødestederne: Henrik T. foreslog at vi prøver at få lavet en oversigt over, hvilke abonnementer der kommer hvor. Bo Ø. foreslog at Frits B.J. tager sig af det, hvilket accepteredes.

Web-eksperter søges

Er du den rette mand til at udvikle og forenkle DVK's hjemmeside, enten alene eller sammen med andre sagkyndige, vil bestyrelsen meget gerne høre fra dig, idet vi søger en webmaster eller en gruppe af hjemmeside-sagkyndige til at varetage en sådan udvikling.

DVK's nuværende hjemmeside er forestået af tidligere bestyrelsesmedlem Tom Jensen, som fik udført et udmærket udgangspunkt. I det meste af 2001 har DVK-medlem Jens Munk passet hjemmesiden, men Jens Munk har udtrykt at han ønsker støtte eller helt nye kræfter til at tage over.

Venligst henvend dig til klubbens kontor på: dvk@vip.cybercity.dk eller tlf: 49 14 59 06

PR-sagkyndige søges

Er du en typiske udadvendt person, som ser en udfordring i på DVK's vegne at få pressen og den øvrige offentlighed i tale, så er det dig bestyrelsen søger til at indgå i et team af personer, som skal varetage klubbens udadvendte PR-aktivitet.

Teamet skal udbrede kendskabet til klubben og dens aktiviteter samt stå for opbygningen af en positiv opfattelse af vor hobby, i en tid hvor den måske ikke lever op til de højeste idealer for politisk korrekthed. Det er således også formålet at berede vejen i det politiske system for en mere venligsindet lovgivningsmæssig og økonomisk indstilling til vor hobby.

Vort medlem Roar Eriksen, som til daglig driver en PR-virksomhed, har allerede givet tilsagn om at ville skrive en tekst i ny og næ, så du kommer ikke til at være helt alene. Roar kan dog ikke afse tid til at gå forrest i PR-arbejdet.

Er du interesseret da venligst henvend dig til kontoret: dvk@vip.cybercity.dk eller tlf: 49 14 59 06



Nu er det tid at skifte forsikring

Det er nu snart 6 år siden at DVK i samarbejde med 3 andre klubber tog initiativet til at oprette en aftale om forsikring af vore køretøjer hos RUNA forsikring, som er et selskab under Lærerstandens Brandforsikring. Aftalen blev oprettet da der ikke kunne opnås enighed om et fremtidigt samarbejde med den hidtidige aftalepartner.

Siden starten i 1996 er det gået stærkt; bare i år til dato er der indtegnet over 800 nye forsikringer og i midten af sommeren rundede vi 5.000 forsikringer, hvilket må siges at være en virkelig anbefaling.

Alligevel kan det godt undre at der stadig er mange som holder fast ved deres nuværende forsikringsselskab, især fordi man ofte hører at "jeg må også se at få skiftet" - men når muligheden byder sig overses den, sikkert fordi det som oftest er på et tidspunkt hvor køretøjerne er stillet væk for vinteren.

Det er nu du kan skifte.

Det er til hovedforfald man kan skifte, det er almindeligvis ved et årsskifte, så tiden er ved at være inde nu. For at kunne skifte forsikring skal den gamle forsikring opsiges med mindst 1 måneds varsel før hovedforfald, derfor skal opsigelsen være modtaget hos dit gamle forsikringsselskab **senest den 30. november.**

Det er kun at komme ud af starthullerne og rekvirere de fornødne papirer på klubbens kontor på tlf. 49 14 59 06 eller på fax 49 14 11 14.

Har vi modtaget din begæring inden den 15. november 2001 er det det eneste du skal foretage dig udover at finde et par gode fotos af dit køretøj og hvis det er årgang 1960 eller senere at fremskaffe dokumentation for dagligkøretøj i form af f.eks. kopi af registreringsattest herpå.

Dansk Veteranbil Klub anbefaler dig at bruge RUNA forsikring - som er et dansk selskab, såvel til dine gamle køretøjer som til dine andre forsikringer.

HTH

PS. vi prøver til stadighed at tilpasse tilbuddene til medlemmernes ønsker, så har du spørgsmål eller ideer så giv lyd fra dig til Henrik Thostrup på 44 44 56 19 eller e-mail henrik.thostrup@teliamail.dk

Har du endnu ikke forsikring i RUNA kan du hjælpe os med at svare på spørgsmålet på det spørgeskema du modtager sammen med ændringsblanketten til medlems- og køretøjslisten.



Biler til bryllupskørsel og reklame/filmoptagelser

Vi får ofte henvendelser fra folk, som ønsker at bruge en veteranbil som brudekaret. Vi vil hellere end gerne hjælpe de vordende brudepar, men vi har ingen oversigt over, hvilke af vore medlemmer som har lysten og de nødvendige tilladelser. Sådant en liste vil vi gerne have stykket sammen nu!

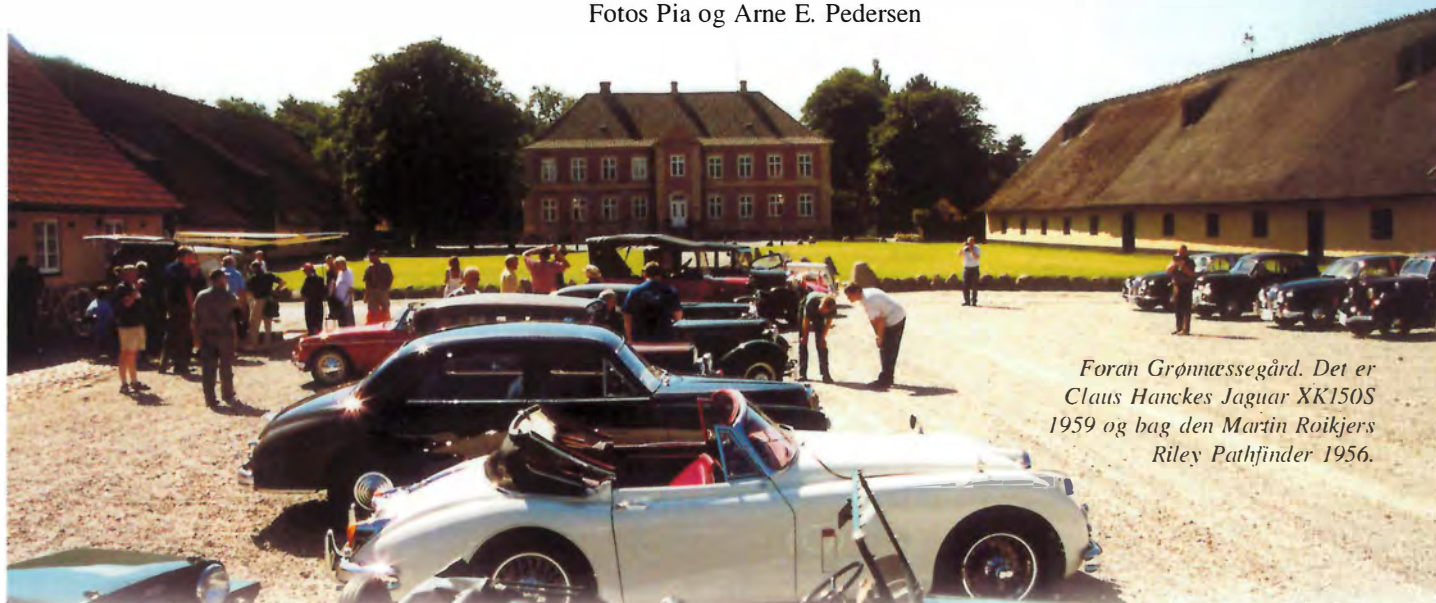
Ligeledes får vi også af og til henvendelser med ønsker om at låne et køretøj til en filmoptagelse eller en reklame. Også her står vi på bar bund.

Har du et køretøj, som du gerne vil stille til rådighed (samt de nødvendige tilladelser hvis det drejer sig om bryllups- og limousinekørsel), så lad os høre fra dig. Du kan henvende dig hos Dorthe Thies på kontoret på tlf. 49 14 59 06 eller dvk@vip.cybercity.dk



Arresø-løbet

Tekst Arne E. Pedersen
Fotos Pia og Arne E. Pedersen



Foran Grønnæssegård. Det er Claus Hanckes Jaguar XK150S 1959 og bag den Martin Roijkers Riley Pathfinder 1956.

Det blev kørt i pragtfuldt sensommervej, det var det fjerde løb i rækken. Løbet startede ved Gjethuset i Frederiksværk.

Efter at køretøjerne havde været udstillet på p-pladsen og deltagerne havde fået morgenmad og kaffe gik starten klokken 11. Det første køretøj, som blev sendt afsted, var en Ford T touring 1923 ejet af Alf Nielsen, Vejby, og så gik det ellers slag i slag. Blandt køretøjerne var en enkelt motorcykel, en BMW R27 fra 1960. Post 1 var ved Asserbo slots-

ruin, der skulle besvares diverse spørgsmål om egnen, de var udført så man bare skulle sætte 1, kryds eller 2, så man kunne "bare" gætte, hvis man ikke var helt sikker på hvor Holtekilden ligger/lå. Derefter gik turen til Kikhavn – uden om Hundested og gennem skoven til den smukke Grønnæssegård, som vi i dagens anledning havde fået lov til at besøge, normalt må man ikke køre i skoven. Selv om de kørte meget langsomt gennem skoven blev de pænt pudsede køretøjer måske en anelse støvede.

Post nr. 2 var ved Grønnæssegård, der blev spillet minigolf, banen var udformet så man skulle skyde igennem "slotsporten" og uden om en model af Karlsstenen (en stendysse der står lidt inde i skoven, muligvis den der er afbilledet på den gamle femkroneseddel). Ruten gik videre til Frederiksværk, til Ølsted Kro, hvor post 3 var, der var 9 billeder af biler, man skulle gætte navnene på – belønningen, når man havde løst opgaven, var frokost på kroen.

Efter frokost gik turen til post 4, som lå ved det smukke Arresødal med udsigt over Arresø, her gjaldt det om at få en bold til at ramme ned i en spand, nemt så det ud, men var det vist ikke, set ud fra pointlisten nullet. Nå, det gælder jo bare om at have det sjovt og nyde turen og naturen. Herefter op over Skovbakken, gennem det gamle Krudtværksområde og tilbage til p-pladsen ved Gjethuset. Så var det tid til kaffe, kage og præmieoverrækkelse. To havde fået lige mange point, så der måtte lodtrækning til. De to vindere var Jørgen Sjøland, Jaguar, og Jesper Villesen, Skoda. På tredjepladsen Claus Hancke, Jaguar.



Kjeld Sørensens hyggelige Opel Super Six 1937. De hvide dækser er ikke just tidstypiske.

*Thomas Wiltrups Adler
Trumpf Junior 1938 er
urestaureret og har kørt
ca. 40.000 km fra ny. Bag
den måske vort ældste
aktive medlem, den 88-
årige Mogens Reimann, i
en berømt Morris 8E
1939 tourer. Det var den,
Kurt Christensen vandt
Danmarks-mesterskaber
i. Ganske vist dengang
med en FIAT 1100 motor
ilagt.*



*Volvo PV 444 1953, som
tilhører Svend Jensen.
Bag den Søren B.
Petersens Morris Minor
800 1954.*



*Ved Ølsted Kro. Den røde
er Jesper Villesens Skoda
Felicia Super cabriolet
1961.*



Alf Nielsens Ford T 1923.



Munkebjerg

Også til Munkebjerg Hill Climb
fotograferede Peter Bering.

Sven Wiggers-Jeppestens DKW F5 ville ikke lade, derfor standsede han ikke motoren ved pausen. hvilket ses. Den grønne M.G.B GT kom fra Sverige, men tilhører danskeren Jørn Hamner.



*I forgrunden Kurt Skovs
Alvis TC 21 1953.*



Kaj Bertelsens 1965 Ferrari 275 GBT.



*Jens D. Jensens
1969 TVR Tuscan V8.*

Høsttur

Peter Bering fotograferede ved Høstturen 25. august, arrangeret af mødeværterne i Kværkeby, Kaj Sørensen og Preben Boisen. Som så ofte er det noget tilfældigt hvad vi har fanget af oplysninger om køretøjerne, men vi forsøger, med en vis risiko for at køre i skoven.



Ole Poulsen og frue i den hvide Volvo Amazon - 1967.



Øverst fra højre: Brdr. Thostrup i Thomas' minutiøst restaurerede Morris 1800 Mk 1 1968, som han har haft i 15 år og på plader siden 1988. Den mest sjældne af 1800'erne fordi der er tilpasset væsentlige Mk 2 detaljer. Modelskiftet til lodrette baglygter kom i efteråret 1968. Rygtevis var første ejer den stærke smed, Hans Rasmussen.



Det siges at Ejvind Kjelddahls her i landet sjældne Mini Moke Mk 1 1966 har kørt i lufthavnen i Kastrup. Under alle omstændigheder består den interessante hængsel af et understel af et af de gængse fabrikater med et stykke husflid bygget på – ikke en slaget Moke. Men selvfølgelig med originale Lucas lygter osv. Der kan nok siges mange vitser om at føle sig forfulgt osv.

Hemming Larsen i hvid M.G. TD 1951.

Trofast deltager i de sjællandske arrangementer og af og til selv arrangerør Bo Larsen i Mini Clubman.



Det er Jesper Trusts dannebrogsfarvede Ford Zephyr 1961.





Christiania i 30 år

Da Deres Ærbødige lige over midten af sidste århundrede spildte 18 kostbare måneder af sin bedste ungdom som værnepligtig soldat var der to store skræmmebilleder. Det ene var auditor Reimann, som kunne putte os alle sammen i det sorte hul uden pardon, det andet at vi skulle blive flyttet til Bådsmadsgades Kaserne på Christianshavn. Et gruopvækkende, nærmest middelalderligt bygningskompleks.

Heldigvis kom jeg ikke ud for nogen af delene, og i dag er Reimann et agtet seniormedlem af Dansk Veteranbil Klub (se andetsteds i dette nummer af Veteran Tidende) – og hvor Bådsmadsgades Kaserne lå, findes Danmarks vist nok længstlevende og bedst fungerende kollektive veteranbilværksted. Paradoksalt nok i god sameksistens med de formodede bilfjendtlige indvånere i hvad der de sidste 30 år har været benævnt Christiania.

Det begyndte med at den daværende Københavns Ford A Klub fik møvet sig ind i en af de store bygninger, sidenhen har der blandt andet været mange Citroën-entusiaster, men såmænd også tilhængere af andre bilmærker, ja sågar Rolls-Royce.



I vores arkiv har vi fundet nogle billeder fra et af de første år, som man ser er det Ford A der dominerer, og der er tilsyneladende et åbent-hus

arrangement. Så vidt jeg husker har vi fotografierne fra Peter Juel Jeppesen.

oer





Billandet USA

**Tag på Århus Kunstmuseum –
også selv om du ikke plejer at gå på kunstmuseer.**

Frem til 25. november fylder særudstillingen "This is America" to sale – i alt 1000 m². Det er en udstilling med 65 værker af amerikanske fotorealister. Fotorealismen er en rent amerikansk stilart.

Som navnet antyder er billederne malet med en teknik og præcision så de ligner store fotografier. Og de er da også malet efter fotografier taget af kunstnerne.

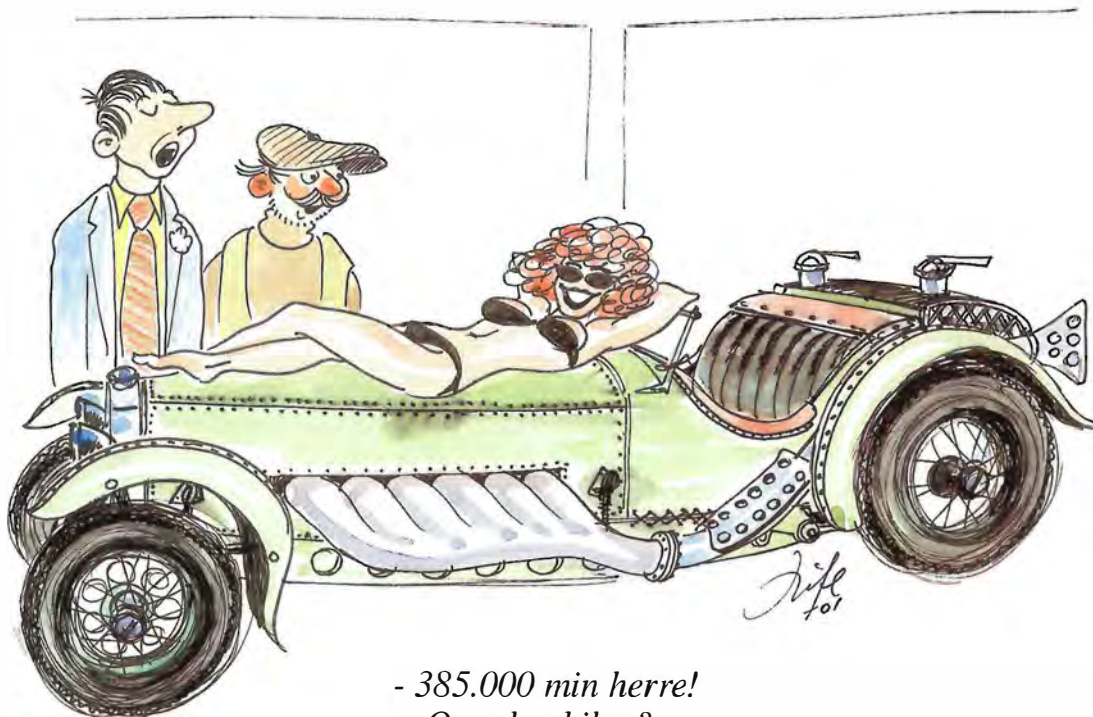
Hvorfor skal veteranbilfolket så se det?

Jo, vi er i Amerika og er der noget kontinent der er bilernes, så er det vel Amerika. Det genspejler sig i samlingen, idet bil/biler er en central del af motivet på ganske mange af billederne. Det er nyere og gamle imellem hinanden, det er dem der kan køre og dem der er blevet trætte og sat hen i et hjørne af haven. Motorcykler og en enkelt af de karakteristiske store brandbiler er der også.

Hertil er de øvrige billeder, fx motiver fra storbyerne, motiver af kendte produkter, meget spændende. Når man er nået igennem samlingen, på tværs af kontinentet, kan man kun give arrangørerne ret – "This is America."

Tirsdag til søndag 10-17, onsdag 10-20. Voksne kr. 40, børn under 16 år (!) gratis.

God fornøjelse!
Poul-Erik Jakobsen



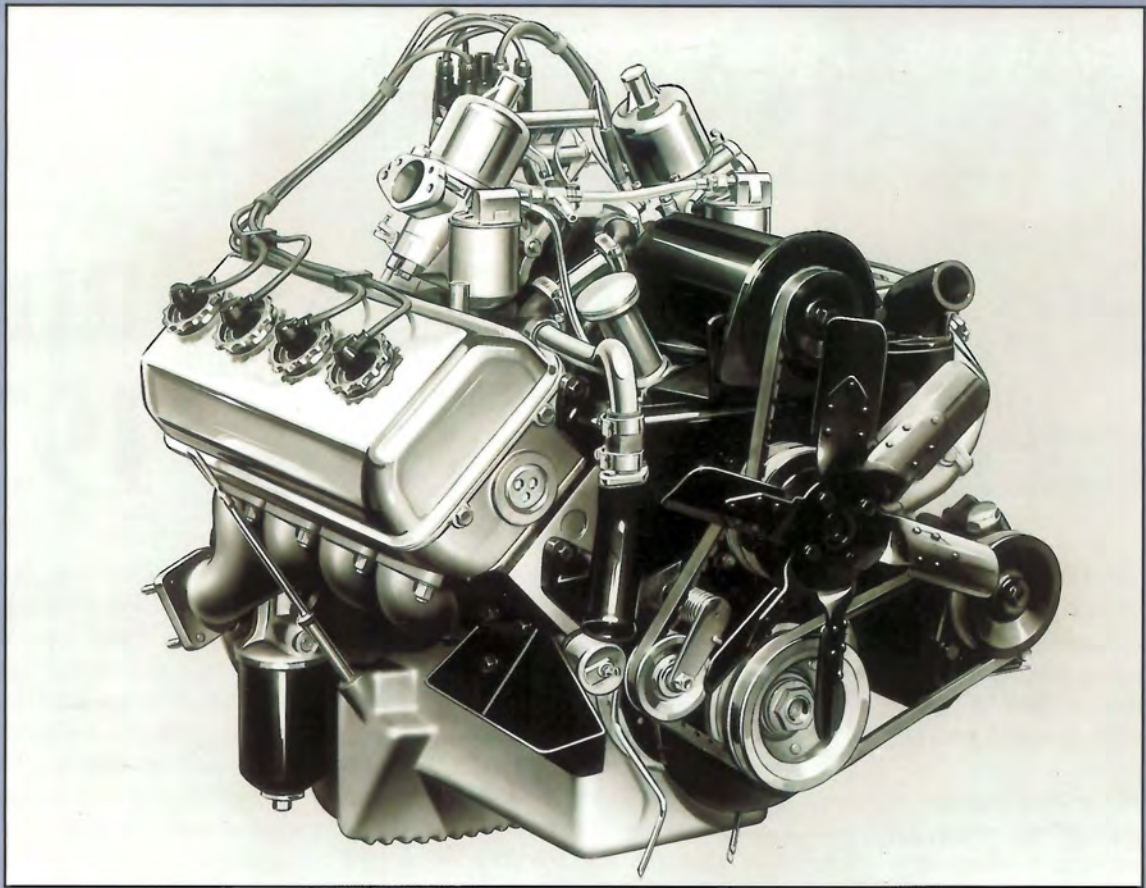
- 385.000 min herre!
- Og uden bilen?



Mere Daimler SP250

Som nævnt i slutningen af artiklen i september-nummeret om Daimler SP250 husker Ole Sommer at have indført tre af dem som ny. Nu har Ole Sommer været i arkiverne og fundet nogle fotografier af en af dem, plus et fabriksfoto af V8-motoren.







Singer Nine LeMans Coupe 1935

Ved Guldhornsløbet i år var der en lille engelsk klassiker, der helt diskret henledte opmærksomheden på sig selv, nemlig Bent Esbensen's Singer Nine LeMans Coupe 1935 med en motor på 972 ccm.

Vi har her i landet endda et par Singer LeMans, men praktisk taget alle har åbne roadster- eller touringkarrosserier, man må derfor betegne denne coupeversion som værende forholdsvis sjælden. Ikke mindre for-

di en hel del coupevogne, som er fundet i mere eller mindre rådden tilstand, er blevet restaureret med et nyt åbent karrosseri, sandsynligvis fordi den åbne vogn for mange er mere attråværdig end den lukkede.

Bent Esbensen er en stor beundrer af de små Singere og har yderligere en touringmodel stående derhjemme i garagen. Han udtrykker selv sin store begejstring for det, som han betegner som en helt enestående kultur indenfor automobilismen tidligt

i tredivernes England, da en lang række producenter lod en del af deres vogne fremstille som små åbne, potente og yderst sporty udgaver, der gav deres ejere mulighed for deltagelse i sportslige arrangementer af mange slags for ikke at tale om det i det daglige at kunne fremføre sig i noget særligt for en rimelig pris.

Ligesom så mange andre "store" begyndte Singer i Coventry produktion af cykler i sidste halvdel af 1800-tallet. Singers bidrag til den moder-



Tekst Leif Gr. Thomsen
Fotos Ole Callesen



Bag det stilbare solvisir ses udløbet fra skydetaget.

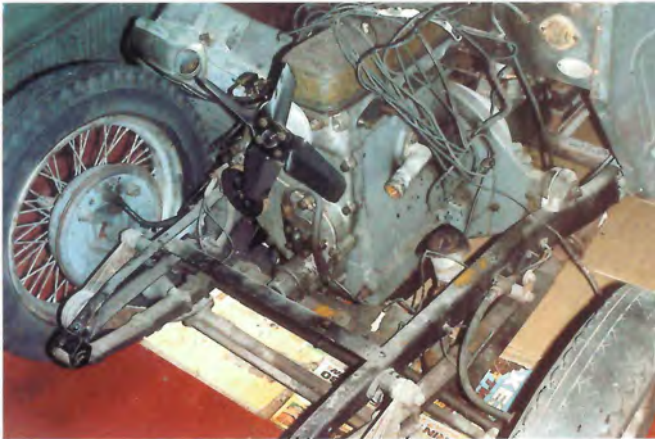
ne cykels udvikling ligger i den svungne forgaffel, som højnede kørekvaliteten i en sådan grad, at man kaldte de nye cykeltyper "safety". Omkring århundredskiftet fulgte 2- og 3-hjulede motorcykler, udstyret med en motor monteret i selve hjulet, der bl.a. bestod af 8 brede eger støbt i aluminium. Dette var 20 år før Ettore Bugatti brugte det samme system i sin type 35.

Så i 1905 kom det første automobil, godt nok med konfektionsmotor, men i 1912 kom Singer Ten, den første helt igennem selvstændige konstruktion. Den havde gearkassen monte-

ret i bagakslen. I 1926 kom Singer Junior med overliggende knastaksel i et motorkoncept, der holdt de næste 30 år. Ud fra denne konstruktion kom Singer Nine, og i 1933 deltog en af dem på LeMans med et udmærket resultat, 49,4 mph. over de 24 timer, et LeMans løb varer. Dette resultat kvalificerede for første gang en engelsk bil på under 1000 ccm og uden kompressor til Rudge Cup, en slags "løb i løbet". Det gjorde, at modellen herefter blev kendt under navnet Singer Nine LeMans. Succesen fortsatte hele vejen op gennem 30'erne, lige til verdenskrigen satte en stopper for så mange sjove ting.



Bent Esbensen der ikke hører til de små, demonstrerer, hvor rart man sidder i den lille coupe.



Her ses tydeligt hvor meget træarbejde, der er lavet.

Og hvad er det så, der er så specielt ved denne lille bil? Jo, en god og stram undervogn, som sporty vogne jo har, med hydrauliske bremses, der rigeligt kan bremse vognen op også efter en moderne vurdering. Og perlen i det hele, motoren på 972 ccm, har overliggende knastaksel og halv-runde forbrændingskamre. Udstødningsmanifold er støbt sammen med indsugningsdelen, der igen bærer 2

stk. faldstrøms Solex karburatorer, så der er virkelig tale om forvarmning på en Singer LeMans, når den er kørt varm. Noget af det mest utrolige er krumtappen, der hviler i kun 2 hovedlejer af hvidmetal støbt direkte i blokken. Krumtappen er forarbejdet med store kontravægte og forekommer veldimensioneret. Med denne krumtap kan den lille, villige motor bringes op på i nærheden af 6000 omdr.min. Gearkassen har 4 fremadgående gear, hvor afstanden mel-



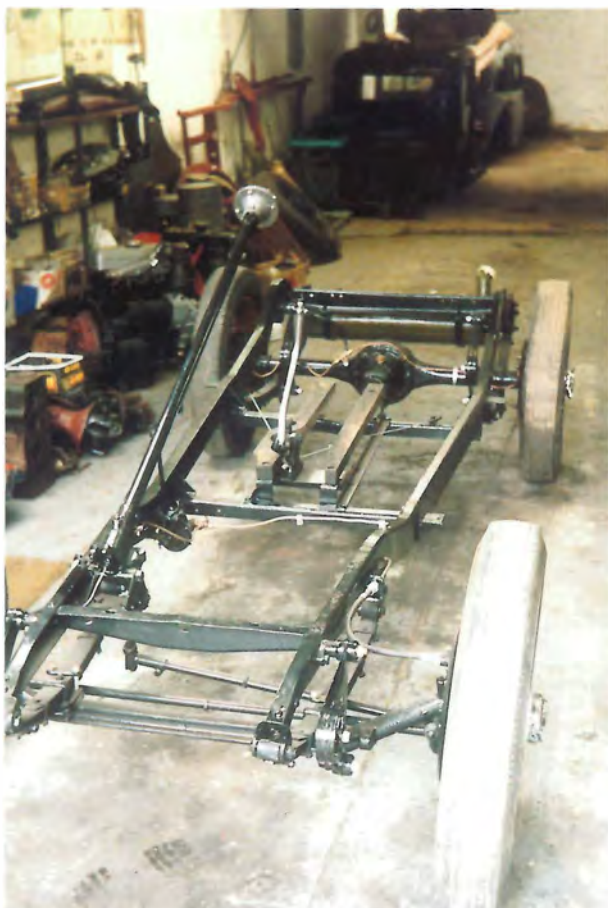
lem 1. og 2. gear er ret voldsom, hvilket kræver langsomt gearskift. Resten af vejen op kan der skiftes kvikt, en rigtig landevejsvogn, hvor man kan lade motoren snurre.

For coupemodellen gælder, at karrossen er lavet af aluminium på træskelet og med baghængslede døre. I taget er der skydetag med vandafløb gennem to små åbninger lige over vindspejlet. Indenfor er der ret trangt i bredden, og instrumentbrættets store instrumenter er forskudt imod venstre i den højrestyrede vogn. Der er god plads i længderetningen i denne 2 personers bil, hvor der også er god plads til bagage etc. bag sæderne.

Nogle restauratorer har anskaffet sig f.eks. to dårlige coupeer for at kunne lave sig én god. Men det ligger

Den smukke motorhjelme har intet hængsel i siderne.



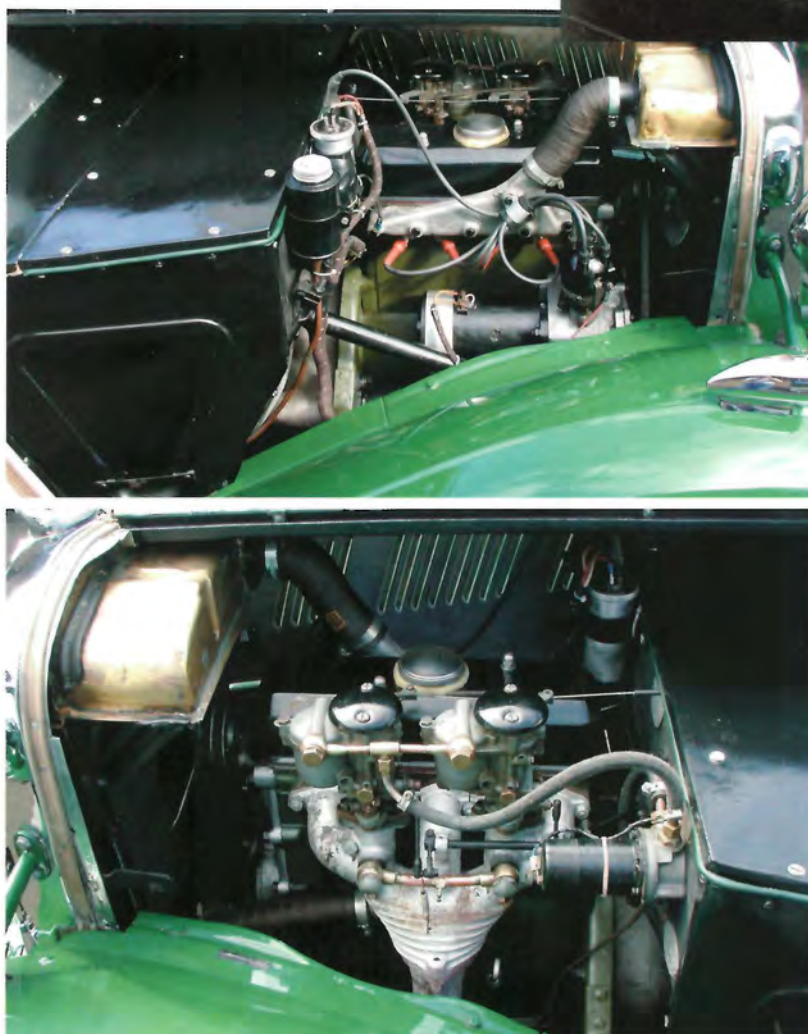


Fra genopbygningen i England. Indsat billede af den interessante krumtap.



sådan, at man hos karetmagerne i sin tid hele tiden ændrede hist og her i karrosserierne, hvilket igen medfører, at selv om to karrosserier ser ens ud, så er de forskellige i detaljen og med forskellige mål. Altså kan man ikke i alle tilfælde plukke manglende dele fra et lignende karrosseri.

Historien om denne specielle Singer er, at den oplevede sin første tid i London. I forbindelse med voldsomme bombardementer i begyndelsen af krigen flyttede en del familier uden for byen, og Singeren fulgte med sin familie helt til Orkneyøerne, hvor den faktisk bliver hængende lige til 1990, hvor en engelsk entusiast sporer den og køber den. Han tager bilen med hjem til Corby, hvor han påbegynder restaurering. Han bliver imidlertid træt af den, og Bent Esbensen erhverver bilen i en stand, hvor kun udvendig kosmetik og indvendig opklædning mangler. Om selve mærket Singers tilstedeværelse i Danmark kan man sige, at postvæsenet havde en hel del varevogne i begyndelsen af 30'erne, og politiet havde nogle Singer Bantam, der var værdsat for deres kvikke væremåde.



Den lille motor fylder ikke meget. Det gør manifolden derimod. Det mystiske forbindelsesrør udligner trykket i de to indsugningskamre.



Bemærk de 3 dørhængsler og de indbyggede retningsvisere.

Singer-ejerne i DVK har netop haft et samlende arrangement i Fredericia, og vi kommer nok til at høre lidt fra dem. De er imidlertid enige om primært at samles om alt det sjove frem for at lave en klub i klubben. Adspurgt mener man, at firmaet M. Nielsen i Odense har stået som hovedforhandler her i landet, måske andre i klubben kan bidrage med mere viden om mærkets eksistens i Danmark?

...
Og her kommer den gamle redaktør ind i billedet med et halehæng til Leifs artikel. Så tidligt som i april 1902 er en Singer motorcykel med på Avtomobiludstillingen i Industriforeningen i København. Der er også Singer med på Cykle- og Automobil-Udstillingen i Tivoli i 1905, men jeg kan ikke gennemskue om det er motorcykel eller cykel. I de efterfølgende år er Singer repræsenteret herhjemme, der findes enkelte fotografier i vores arkiv. På biludstillingerne i Forum dukker Singer først op i 1931, det er da British Motors A/S som viser en Silent Six saloon, en Junior saloon, en Junior Sportsman coupé, en 2-pers. roadster-ca-

biolet og en 2-pers. sportsmodel. I en annonce i kataloget oplyses at Junior saloon kører 17-18 km på literen og dermed kan fire personer køre til Korsør for 40 øre pr. næse. British Motors har adresse Rosenørns Alle 18, men har også forretning Østerbrogade 2A, der hvor hovedforretningen lå i mange år ved siden af Østerport station. Allerede næste år overgik forhandlingen af Singer til Skandinavisk Motor Co. og British Motors koncentrerede sig om Rootes-mærkerne Hillman, Humber, Sunbeam-Talbot, Commer og Karrier. SMC havde fra begyndelsen i 1916 som hovedmærke Hudson (herunder efterhånden Essex og Terraplane), senere også Dodge og i løbet af trediverne BMW. Indtil krigen solgte SMC ca. 175 Singer, mest lukkede Nine og Bantam, men i 32-33 også tre varevogne (nok dem til postvæsenet), fem "14" Popular to-dørs saloon og to 2 Litre saloon. I 35 en "11" cabriolet. Og sidst i trediverne er der et antal "Super Ten" 4-dørs saloon. I alle årene sælges en del 2/4 pers. roadster og knap så mange coupéer. Singer sportsvognene synes ikke at have haft danske

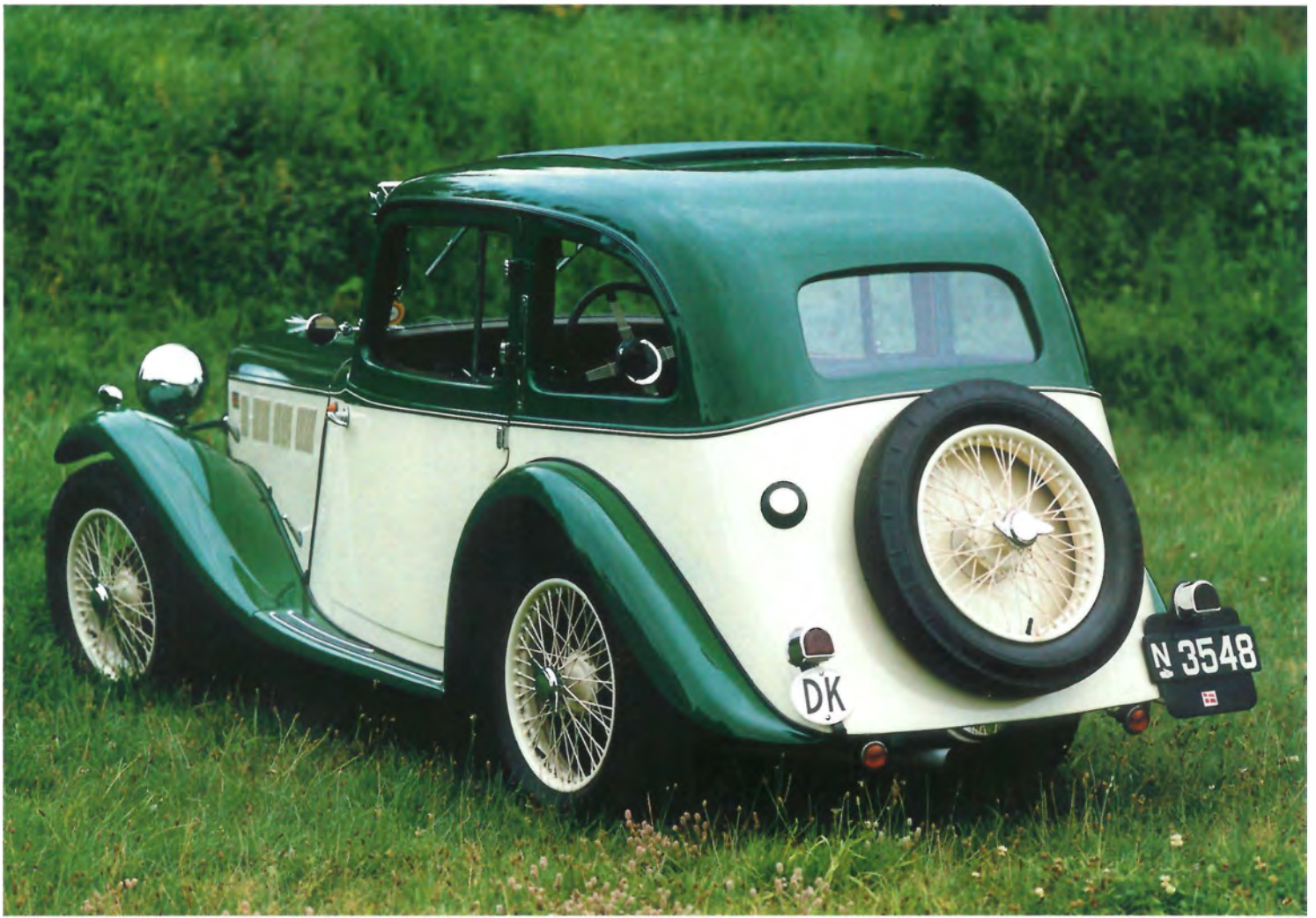
motorsportsfolks opmærksomhed, dog sælges tidligt en rød og elfenbensfarvet Nine Sport 4-Seater til Max Schreiner, men han var vist nok holdt op med at køre løb dengang. Et andet eksemplar, i æblegrøn og elfenben, sælges til en frk. Anne Marie Grosell, Ceresvej 26 på Frederiksberg – senere mor til vores mangeårige medlem Pierre Lefèvre, der den dag i dag bebor samme adresse.

Den mest energiske underforhandler synes at have været den gamle Fanø-kører Carl M. Friis i Vordingborg – Nielsen i Odense kan jeg ikke få øje på.

Også efter krigen var det SMC som repræsenterede Singer – der pudsig nok så indgik i Rootes Group.

Vores Singer har intet at gøre med symaskinen, og heller ikke med det kortlivede amerikanske bilmærke Palmer-Singer (1908-14). En dansk sammenflicket "bil" benævnt Palmer-Singer dukkede for en del år siden op på auktion i Jylland, den var 100 procent svindel (dog var der lidt 10-15 år nyere engelske Singer-dele i den). Hvad blev der af falsumet?

oer



På reservehjulets fælg er bevaret et Rudge Whitworth transfer.

Det er næsten ikke til at se det men rattet er forskudt i forhold til sædet for at give bedre plads til højre arm.



Fords nye samlefabrik i Sydhavnen i København spyede T-modeller i flere farver ud efter åbningen i 1924. Ifølge den forsvundne brochure fra 1924 sort, lysegrå, mørkerød og mørkeblå. Den her er uden tvivl lysegrå.

FARVEN PÅ FORD T

Mon ikke andre end jeg har fået kvababbelse ved synet af en knald-rød, tidlig Ford T? For månen har den farve måner skal ha', som Tante Éts replik lyder i Gustav Wieds "Skærmydsler", og ligeså nagelfast skulle det være at alle Ford T'er er sorte – men det er en sandhed med begrænsninger.

Ford T blev præsenteret i oktober 1908 og først i 1914 forekom sort som standardfarve i Fords eget salgsmateriale. Der blev lanceret fem karrosseriformer, touring, runabout (rodster), coupé, town car og landalet. Og standardfarverne var rød, grå og grøn. Grå fortrinsvis på runabout-en, rødt på touringen og grøn på town car og landalet.

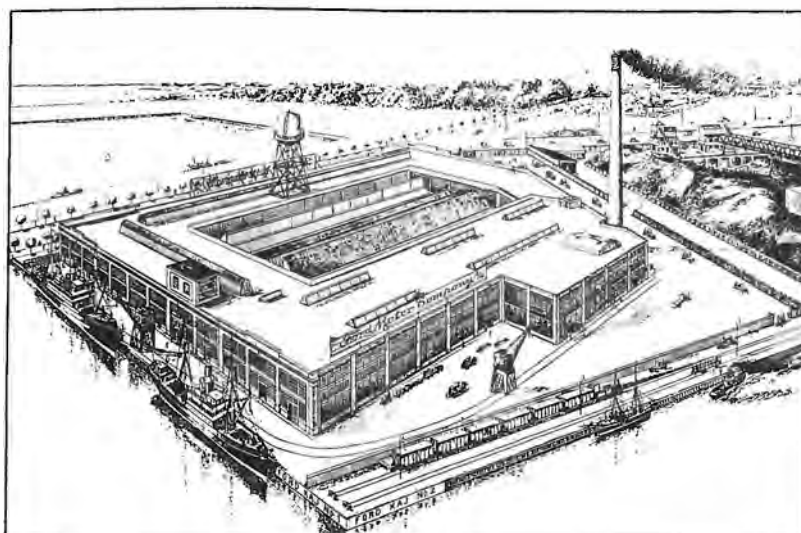
De første 800 vogne adskilte sig fra alle millioner af efterfølgere ved at have to pedaler og to stænger, den ene til bakgearet, først derefter kom de tre pedaler i bunden, så alt gearskifte foregik med fodkraft. På de tidligste vogne var der også vandpumpe, der blev ændret til termo-

syphon. Og fra vogn nummer 2.500 var modellen i så fast form at der i mekanisk henseende ikke senere skete de store ændringer.

De første år var karrosseriformerne stort set uændrede, men ret hurtigt blev vindspejl og forlygter standard – det havde de ikke været i begyndelsen. I løbet af 1909 ændredes standardfarverne sådan at touringen

leveredes både rød og grøn – rød dog ikke senere end juni 1909. I 1910 er der én standardfarve for alle modeller: mørkegrøn. Landalet og coupé ophørte, til gengæld kom der en såkaldt tourabout.

1911: To nye karrosserityper, Open Runabout og Torpedo Runabout, sidstnævnte havde døre, og de adskilte sig især fra de andre typer ved



Og sådan så Fords samlefabrik i Sydhavnen ud.

at skærmene forløb med bløde buer, og ved at man sad lavere. Sidst på året 1911, og benævnt 1912-model, kom en lukket varevogn. Standardfarven i 1911 var mørkeblå – på alle modeller. I 1912 forsvinder Open Runabout igen og Torpedo Runabout er nu baseret på den almindelige runabout. Standardfarve i 1912: Mørkeblå. Allerede fra september 1912 hed Ford T'erne 1913-model. Karrosserityperne touring, runabout og town car (Torpedo Runabout udgik, men Ford blev i flere år ved med at kalde den almindelige runabout Torpedo). En meget synlig ændring er at lygterne ikke mere er af messing, men af sortlakeret stål. Kun lygteranden er messing. Standardfarve mørkeblå, men på årgangens tidlige eksemplarer med stafferinger. Og så sker det! I 1914 er sort Fords farve. Ford egne arkiver tyder dog på at den mørkeblå stadig kunne leveres. Nu kunne også et bart chassis fås,



RUNABOUT

I Standard-Udstyret er indbefattet 3 prima Ballondæk 29 x 4,4, Kalechesovertræk, Ford Start- og Lys-system, indvendigt Orienterings-spejl, Vindspejlsrenser, Instrumentbrændtænde og et komplet Sæt Værktøj.

småændringer, blandt andet kommer der aftagelige fælge og selvstarter. Der er også kommet et egentligt lastbilchassis, model TT, og senere en 4-dørs sedan.

Trådhjul kunne fås som ekstratilbehør fra januar 1926 og er almindelige på de lukkede vogne fra begyndelsen af 1927.

Blandt Ford T-entusiaster er det et evigt stridsspørgsmål, hvilke vogne der skal have malet køler og hvilke forniklet. Ganske mange eksemplarer, også i Danmark, fik for øvrigt diverse pyntekølere eller andet "custom"-udstyr, eller helt og holdent specialkarrosserier.

Samlebåndene med Ford T stoppede i maj 1927. Der var da fremstil-

og i efteråret 1914 introduceredes som 1915-modeller en sedan, den populære Centerdoor Sedan – og en Coupelet, som egentlig var en cabriolet.

1916 adskilte sig ikke meget fra 1915, bortset fra at messingrandene forsvandt fra lygterne. Også anden synlig messing forsvandt og blev i 1917 delvis afløst af fornikling. Og i 1917 kommer det store stilskifte. Den kantede messingkøler er afløst af den rundbuede, sortmalede jernkøler. Ford T har nu nogenlunde det udseende den beholder i omtrent 10 år.

I hele modellens næsten 20-årige historie er der naturligvis utallige



Min efterlysning for et par numre siden af et eksemplar af den danske, kulørte Ford T-brochure fra 1924 som jeg selv havde mistet, bragte ingen til veje. Til gengæld har gode DVK-kammerater været så venlige at låne os ikke mindre end tre andre, dansk-sprogede Ford T-brochurer med farver. De er fra 1926 og 27. I en af dem fra 1926 nævnes i teksten: "Leveres i forskellige, smukt afdæmpede Farver. Ny, mat (Pyroxylin) Lakering". De vogne med trådhjul er årgang 26, dem med trådhjul 27.



“TUDOR” SEDAN

*

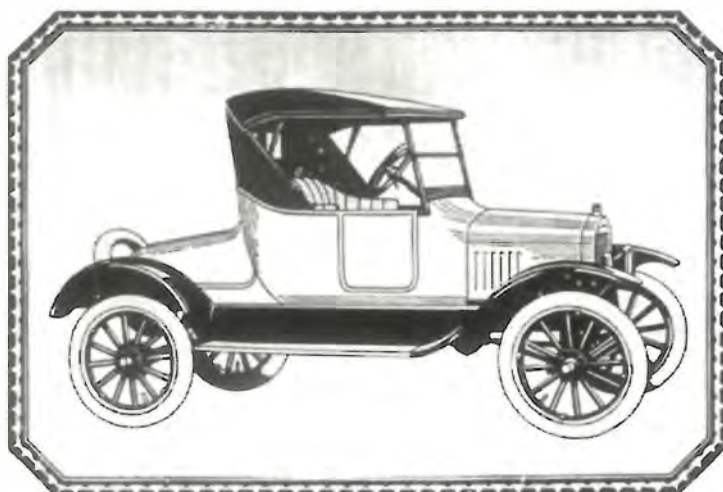
I Standard-Udstyret er indbefattet 5 prima Ballondæk 29 x 4,4, Ford Start- og Lys-system, indvendigt Orienteringsspejl, Vindspejlsrensere, Instrumentbrædtlampe og et komplet Sæt Værktøj.



“FORDOR” SEDAN

*

I Standard-Udstyret er indbefattet 5 prima Ballondæk 29 x 4,4, Ford Start- og Lys-system, indvendigt Orienteringsspejl, Vindspejlsrensere, Instrumentbrædtlampe og et komplet Sæt Værktøj.



Ford har med denne sorthvide reklametegning tydeligt villet tilkendegive at en Ford T ikke behøvede at være sort.

let over 15 millioner model T. Men endnu op til august 1941 lavede Ford motortypen, til og med 1931 endda i meget stort antal.

Det var farverne, vi kom fra, og vi er sprunget op til 1926. Coupé og den ny Tudor sedan er oprindelig sorte, men senere ifølge det amerikanske salgsmateriale mørkegrønne som standard, Fordor sedanen er mørkerød. De åbne modeller sorte indtil midt på 1926. Samme år, muligvis var det fra 1927-modellerne, kunne de åbne fås i "Gunmetal" blå og "Phoenix" brun. De lukkede vogne i "Highland" grøn, "Royal" maroon, "Fawn" grå og "Moleskin" og "Drake" grønne. I kalenderåret 1927 kunne alle karrosseriformer fås i samtlige farver. Skærmene var altid sorte. En pickup var som standard "Commercial" grøn, men kunne på bestilling fås sort.

Som sagt forekommer sort først i fabrikkens salgsmateriale i 1914. Men fra de tidligste årgange er eksemplarer bevaret der tilsyneladende har en original sort lakering. En fantasifuld sjæl mener det skyldes forvitring af det yderste laklag. Der findes også en enkelt tidlig faktura som taler om et antal sorte vogne. Mysteriet opklares næppe.

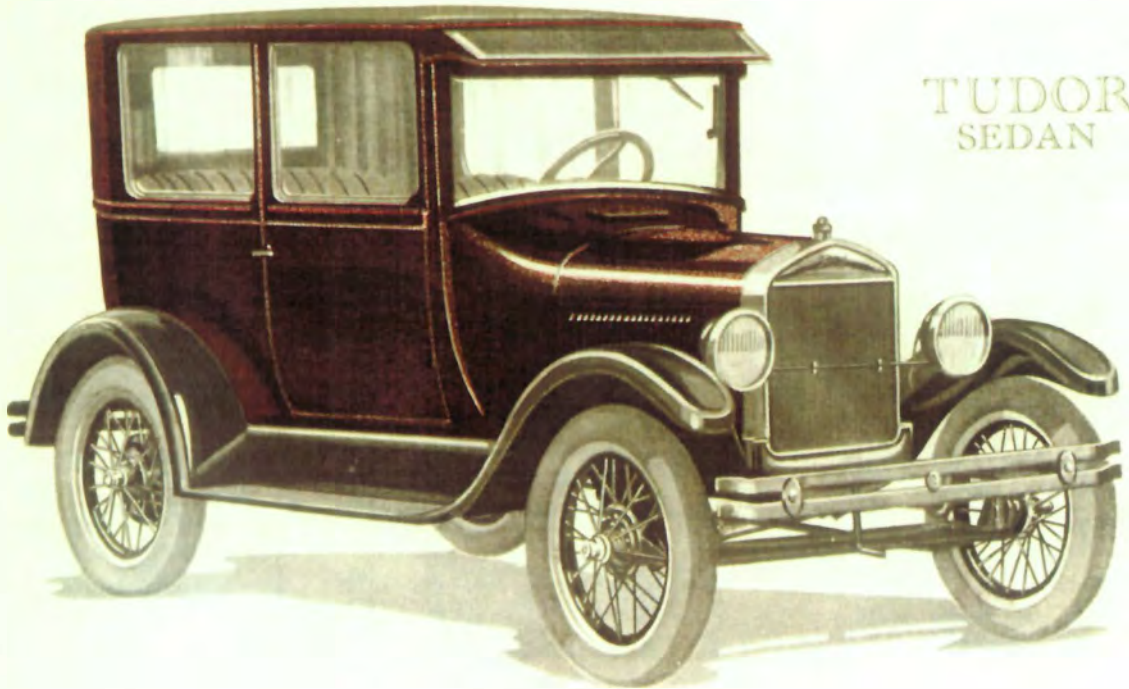
Deres Ærbødige havde i sin tid en lille dansk, farvetrykt folder fra 1924. I den fandtes uomtvisteligt afbildet en mørkerød, en mørkeblå og en ret lys grå Ford T. Desværre lånte jeg brochuren ud og den brændte. Jeg har aldrig set andre eksemplarer af denne danske tryksag, men på et fotografi fra den nyåbnede samlefabrik i Københavns Sydhavn i 1924 kører en empiregrå touring ud som den først fremstillede.

Materialet til ovenstående lille oversigt har været det store værk "Standard Catalog of American Cars 1805-1942" (mærkelig titel, 1805 må da være en tanketorsk). Men jeg kan desuden stadig anbefale Rolf Østers artikel "Datering af Ford T" i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 19/1969.

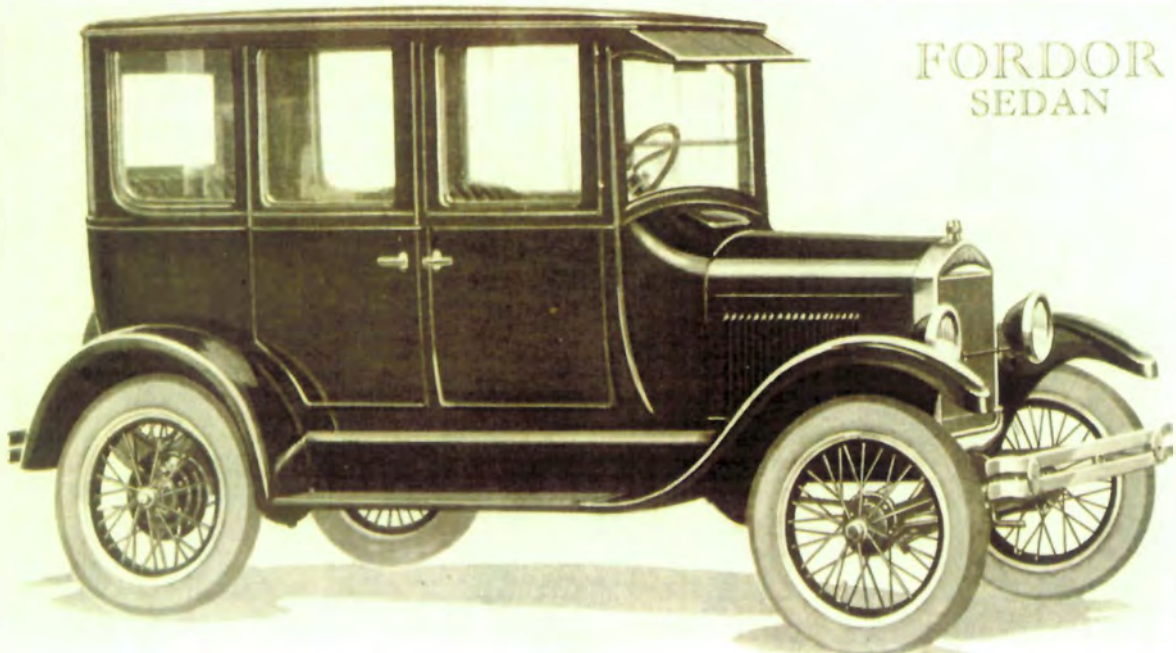
O.E. Riisager



COUPÉ



TUDOR
SEDAN



FORDOR
SEDAN



Fugtproblemer og løsninger

Af Jan Olander

Fugt og gamle biler.

En vinterdag kom jeg ud i min garage til min nyerhvervede Hupmobile 1929, 4 dørs sedan, som jeg havde købt i foråret fra Pennsylvania, USA, og opdagede at den var begyndt at forvitre på de nyforkromede dele. Resten af vinteren måtte jeg aftørre vognen med faste mellemrum for at holde den tør.

Jeg havde ellers lavet et stativ over bilen og dækket den med en stor presenning, men det var åbenbart ikke godt nok til at holde fugten ude.

Nu skal det imidlertid tilføjes, at der var meget gennemtræk i garagen, men jeg havde hørt, at det skulle være så godt for biler, men jeg blev klogere.

Det viste sig, at den fugtige udeluft blæste ind i garagen og kondenserede på gulvet og bilen.

Da det blev sommer besluttede jeg mig til at isolere alle vægge, portene og loftet. Derefter lavede jeg et spjæld, så jeg kunne kontrollere udluftningen.

Da vinteren igen kom satte jeg et hygrometer (fugtmåler) og en elektrisk varmeovn med termostat op i garagen. Vinteren igennem eksperimenterede jeg med varme og luftspjæld, og det gik egentlig rigtig godt med at holde den relative fugtighed nede omkring de 60-70% RF. Jeg havde også sat en elmåler op for at



aflæse mit strømforbrug, og efter ca. 3 måneder aflæste jeg det samlede forbrug.

Jeg regnede mig frem til et årsforbrug på 6.000-8.000 kr., og måtte konstatere, at problemet måtte løses på en anden og billigere måde.

Nu begyndte jeg at undersøge markedet for affugtere og deres virkemåde.

Den første type affugter jeg undersøgte var en såkaldt kondensaffugter, hvor den fugtige luft føres forbi en køleflade, hvorpå fugten fortættes til vand og ledes ned i en opsamlingsbakke.

For at dette princip skal virke, skal luftens temperatur være over 10 grader, og den virker bedst ved stuetemperatur, så denne løsning til en uopvarmet garage duede altså heller ikke - den ville også være for dyr i drift.

FDM's tekniske afdeling blev sat på sagen.

Jeg kontaktede derefter FDM og spurgte om de kendte en brugbar løsning, hvor garagen ikke skulle opvarmes. De kom i tanke om en artikel i det svenske blad "Motor 11/1989", og sendte mig en kopi af en artikel. Den handlede om en svensk bilejer med nøjagtig de samme problemer som jeg. Han havde fundet frem til en såkaldt sorptionsaffugter, type M50, "Dry Box" fra firmaet AB Carl Munters. I dag har den betegnelsen MG 50.

En sorptionsaffugter virker **uafhængigt** af temperaturen i garagen, hvilket er en stor fordel.

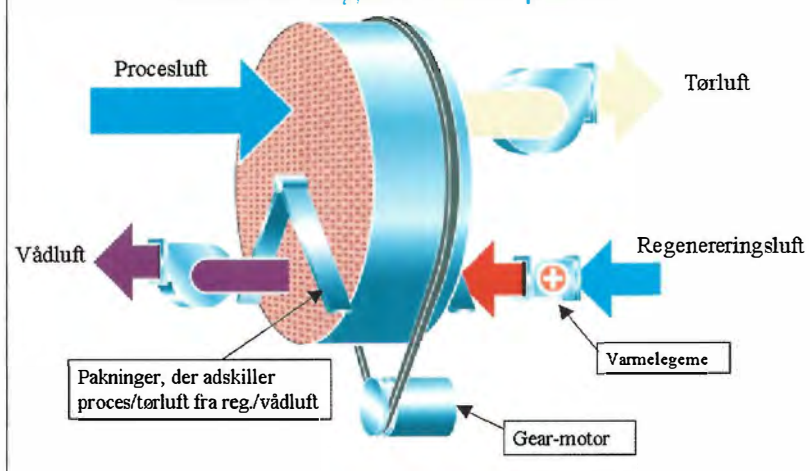
Jeg fik forbindelse til Munters A/S i Farum, nord for København, og købte en MG 90 (en "storebror" til MG50) og gik i gang med at tætné mine garageporte, da garagens tæthed har indflydelse på affugterens energiforbrug.

Affugteren blev installeret. De første 2-3 uger kørte den uafbrudt for



Sorptionsaffugter

Munters originale rotor-patent



at trække fugtigheden ud af vægge, gulv og loft. Herefter falder behovet og dermed driftstiden til nogle timer om dagen (styret af hygrostaten). Affugteren kan uden problemer holde en relativ luftfugtighed på ca. 55 %.

Hvordan virker sorptionsaffugteren:

Sorptionsprincippet (*henvisning til billede*) virker ved, at luft passerer igennem en speciel imprægneret rotor med et stort antal små kanaler, som giver rotoren et stort overfladeareal. Rotormaterialet er ekstremt hygroskopisk (fugt-absorberende) og kan derfor optage en stor mængde vand fra den passerende luftstrøm - **procesluften**.

Procesluften ledes igennem rotoren af en indbygget ventilator og kommer ud på afgangssiden af affugteren som **tørluft** med en meget lav relativ fugtighed på 15-25 % RF.

Rotoren roterer langsomt ved hjælp af en lille gear-motor, og en anden, mindre luftstrøm sørger kontinuerligt for at tørre rotoren for det absorberede vand - **regenerering**. Denne luftstrøm, som tages ind udefra, opvarmes kraftigt og blæses igennem rotoren, hvorved det absorberede vand føres udendørs som **vådluft**. Der er således ingen vandbakker, der skal tømmes.

Sorptionsaffugteren styres af en hygrostat, som holder en konstant relativ luftfugtighed på ca. 55% RF, og

driftsudgifterne til driften af affugteren vil ligge på ca. 500 –2.000 kr. afhængig af garagens størrelse, bygningsmaterialer, tæthed m.v.

Det skal understreges, at der egentlig ikke er behov for nogen form for isolering (rockwool o.l.), men garagen skal være så lufttæt, som det er muligt, for at sænke driftstiden på affugteren.

Jeg bruger i min garage på 45 m², ca. 2.000 kr. om året i elforbrug, men med en bedre tætning af den ene port og den nye type elektronisk hygrostat, som i dag følger med affugterne, regner jeg med et lavere strømforbrug.

Generelle betragtninger om fugt og relativ fugtighed (RF):

De laveste RF-værdier findes i peri-

oden april til juli med en værdi på 50-60%, men resten af året ligger RF-værdien på 70-100% og års gennemsnittet i Danmark er på 82%. Ved en RF-værdi under 55% er der ingen tæringer på jern, og ved en RF-værdi på under 70% er der ingen risiko for mug og skimmel på organiske materialer såsom stof, læderindtræk og træ. Ved lave RF-værdier opstår der ingen krybestrømme, dårlige kontakter og ir på elektriske ledninger, ligesom mange startproblemer kan undgås - eksempelvis fugt i tændingsanlægget.

Ved at holde tørt i sin garage kan man med andre ord forhindre alle former for nedbrydning af bilen, og de øvrige gener som fugten er skyld i. En yderligere fordel ved en affugtet garage er, at bilen hurtigt vil blive tørret ud, når den kommer våd hjem efter en tur i den danske sommer.

Komfort-området for mennesker ligger på 40-60% RF, og derfor vil klimaet i en affugtet garage opleves meget mere behageligt, da tør luft føles varmere end fugtig luft ved den samme temperatur.

Hvis der er nogle medlemmer der kunne have interesse i at se eller høre mere om mit anlæg og garage, er de velkomne til at ringe til undertegnede på tlf. 44986969. Jeg har fået en aftale istand med producenten Munters, der giver alle DVK-medlemmer en rabat ved bestilling af anlæg igennem mig.





VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

DKK

Jan Wilken Horneman	Sundquistsgade 4	6400 Sønderborg	7312 1100	
Niels Peter Lisgaard	Henriksholms Alle 81 2.	2950 Vedbæk		
Benny Petersen	Orehøjvej 18	3500 Værløse		
Jesper R. M. Pedersen	Lindeengen 14	2740 Skovlunde	4494 4737	
Tove Vedige Brøchner	Prinsessegade 75 B st.	1422 København K	3257 0350	
Simon S. Simonsen	Rævlingstien 9,	8800 Viborg	8663 8200	Volvo Amazon
Michael Christensen	Per Jørns Vej 6 Aarsdale	3740 Svaneke	4045 0061	Ford Thames 800
Torben Schlichtkrull	Farumvej 125	3660 Stenløse	4818 3757	MG B
Thomas Rask Nielsen	Amagerbrogade 39 3	2300 København S		
Nicolai Sneum ApS	Jupitervej 8	3100 Hornbæk		
Gurli Søndergaard Nielsen	Bøgevej 114 1. th.	5450 Otterup	6482 5582	Toyota Corolla 1200 Sp.
Søren Andreassen	Jyllands Alle 7 4. th.	8000 Århus	8614 2385	
Carlo Lorentzen	Frejasvej 23 B	3400 Hillerød		
Peter Rosenquist	Kærsangervej 6	3000 Helsingør		
Torben Schroll	Nymarken 27	5330 Munkebo	6597 4417	Austin Seven
K.N. Lastvogsgenbrug	Teglvej 3	4733 Tappernøje	5596 5211	
Casper Ellemo	Mosevænget 12 Snoldelev	4621 Gadstrup	4073 5674	
Kaj Bograd	Godhåbsvej 22 3. th.	2000 Frederiksberg	3811 8051	MG B
Christian Thorkil Nielsen	Vemmeløsevej 6 Gimlinge	4200 Slagelse	5818 5860	Opel Kadett
Bo Kjær Jensen	Nørrebrogade 108	6700 Esbjerg	7545 6480	
Brian Lynge Sørensen	Flintebakken 245	8240 Risskov	8621 9186	
Torben Graae	Stubdrupvej 102	7100 Vejle	7586 3630	
Carsten Bech	Furesøbakken 11	2830 Virum	4583 0898	
Jacob Sanning Lund	Folkvarsvej 15. 3	2000 Frederiksberg	3888 6848	Mercedes-Benz 230 SL
Jørgen Kvistgård Hansen	Nørrevangsvej 5	5750 Ringe	6262 3362	
Carlo Kristian Groth	Søkildevej 20	5970 Ærøskøbing	6252 1765	
Johannes Nørgaard	Røddikvej 38	8464 Galten	8694 7630	Volvo PV 444
Heidi Lund Sørensen	Stillingvej 508	8462 Harlev	8694 2486	
Søren Høybye	Dyrehavevej 20 St. Elmue	4640 Fakse	5672 6434	
Gert Mikkelsen	Koborgvej 14	5471 Sønderød	6483 1683	
Ole Villumsen	Risholmen 20	2650 Hvidovre	4097 6551	Opel Kadett
Torben Bardram	Ørslevvej 257 Holsteinborg	4243 Rude		
Peter Holmgaard Jensen	Roskildevænge 48 2. tv.	4000 Roskilde	4636 1726	Porsche 924
Bo Lyksgaard	Svenskelejren 8 st. th.	2700 Brønshøj	3880 0850	
Erik Zeeberg	Magstræde 16 2	1204 København K.		
Erik Belsø	Sortemosevej 161	2730 Herlev	4444 0192	Volvo PV 444 K
Jan Martin B. Andersen	Juulsvej 11	6800 Varde		
Erik Pryds	Bygaden 52 Tullebølle	5953 Tranekær	6250 1248	MG TD
Michael Poulsen	Jyllingevej 204	2610 Rødovre	3672 9202	
Kurt Lorenzen	Hjørnekolden 6	4000 Roskilde	4638 4478	
Jan Christensen	Lyngevej 255	3540 Lynge	4818 9937	
Torben Nielsen	Nordhøjvej 8	3400 Hillerød	4826 7559	
Steffen Laage Brønsholm	Kongevej 13	2980 Kokkedal	4914 5601	BMW Isetta
Lars Wiegman	Sorøvej 157 Sigersted Huse	4173 Fjenneslev	5767 5410	
Børge Petersen	Kirkeltevej 132	3450 Allerød		
Keld Gravlund	H.P. Hansensvej 7	3660 Stenløse	4717 0722	Alfa Romeo
Jan Gram-Hansen	Johan Wilmannsvej 9 1. th.	2800 Lyngby	4588 7796	
Pelle Hansen	Christian X's vej 190	8270 Højbjerg	2248 0135	
Thomas Bruhn	Brombærvænget 7	2680 Solrød Strand	5614 4951	VW Type 1 113
Peter Vorre	Drosselvænget 8	6310 Broager	7444 1224	
Søren Cortsen	Smedievej 273	3400 Hillerød	4824 1318	Mercedes-Benz 280 SL
Kim Andersen	Vissenbjergvej 2	5230 Odense M	6591 4450	
Henning Bendixen	Strandmøllevej 90	4300 Holbæk	5944 4965	
Klavs Bo Nygaard Larsen	Albanivej 100 Nr. Lyndelse	5792 Aarslev	6390 0022	
Jørgen Mikkelsen	Fremtidsvej 6	4600 Køge	5665 7375	Ford Y
Flemming Petersen	Holtelandsvej 1 Enderslev	4652 Hårlev	5628 5443	
Steen Christensen	Ndr. Strandvej 194 E	3140 Ålsgårde	4970 9908	
Hans Juul Larsen	Gl. Kirkevej 20	8961 Allingåbro	8648 0057	



Søren König	Marslev Byvej 11	5290 Marslev	6595 2021	
Kennet Iversen	Borgerdiget 41	2730 Herlev		Triumph Spitfire
Astrid Bjørnekær	Aldersrovej 38	8200 Århus N	8693 1325	
Michael Herschend	Storskoven 19 Annisse Nord	3200 Helsingø	4879 9889	Ford Mustang
Torben Craner	Istedgade 36 3. tv.	1650 København V		
Eigil Christensen	Bornholmsvej 8	7400 Herning	9722 0043	Mercedes-Benz 200
Svend Henriksen	Stockholmsvej 1	3060 Espergærde	4913 2183	Buick Skylark
Kjeld Holm-Nielsen	Dybbølgade 13	6400 Sønderborg	7448 5959	MG Midget Mk. I
Kurt Lütznér	Rosenvænget 82	8362 Hørning	8692 2312	
Jørgen Martin Andersen	Lundtoftegade 94 4. th.	2200 København N	3582 0388	
Jørgen Peter Dich	Strandvejen 32	6000 Kolding	7550 4445	
Lars Rimmer c/o A. Pedersen	Bymidten 21	3500 Værløse		
Henrik Andersen	Højagergårdsvej 40	3630 Jægerspris	2190 3448	
Skjold Larsen	Hørvænget 22	4681 Herfølge	5627 4673	
Ole Christian Vad	Vinrosevej 9	8541 Skødstrup	8699 3199	Daimler SP 250
Mick Tolsøe	Virumgade 36	2830 Virum	4585 1474	FIAT 124 Spider
Peter Grau	Bøgøvej 1	6430 Nordborg	7445 0940	
Torben Wang Hansen	Søndre Strandvej 128	3760 Gudhjem	5648 4210	
Ib Deelee	Stationsvej 37 Hovslund St.	6230 Røde Kro		
Catherine Danneskjold-Samsøe	Dybensgade 2	1071 København K	4071 2522	
Anders Sommer	Munkensvej 3	2000 Frederiksberg		
Søren Mehlsen	Kamgårdsvej 48	5690 Tommerup	6476 1875	
Verner Kristoffersen	Valbyvej 68	4200 Slagelse	5852 9193	
Henrik Langebæk	Kong Haralds Vej 4	4000 Roskilde	4632 1916	
Bjarne Ploug	Langagergyden 5 Nr. Lyndelse	5792 Årslev		
Martin Hartvig Larsen	Tømmerupvej 108	2770 Kastrup		
Morten Drejer	Lindebakken 90	3450 Allerød		
Gilles Paul Felix Dallest	Kongeledet 10	2920 Charlottenlund	3963 3841	
Jens Bødker	Hyrdevej 5	8500 Grenå		
Hjastrup Autohjørne A. Ditlevsen	Horsebækvej 127	5450 Otterup		
Næstved Bil Centrum v/ Klaus Petersen	Grimstrupvej 167 c	4700 Næstved		
John Olsen	Solsortevej 19 Thyregod	7323 Give		FIAT 124 Sport
Jørgen Welling	Mosehøjvej 34	2920 Charlottenlund	3964 5016	Jaguar E-type
Jan Helgesen	Hermodsgade 3 1. th.	2200 København N	3583 7282	Ford D 400
Michael Sørensen	Buddingvej 180 2. lej. 203	2860 Søborg	3967 0368	Triumph Spitfire Mk. III
Hans Hjort	Dalgårdsparken 52	8543 Hornslet	8699 4099	Riley 4/72
Kenny Frederiksen	Solbakkevej 18	4652 Haarlev	4082 4409	Ford Mustang
Ib Sørensen	Evetoftevej 129	3370 Melby Frederiksværk		Buick Skylark
Monique Koenders-Bolder	Abilgårdsvej 33	2830 Virum	4585 1871	
Svend Åge Frandsen	Kirsebærvej 20 Helsted	8900 Randers		Triumph Trophy
Bjørn Larsen	Thygo Brahes Alle 16	2300 København S		
Henrik Sakæo	Tulstrupvej 7 C	3230 Græsted	4839 1222	
Troels Vinther	Schacksgade 34 3. th.	5000 Odense C	6611 6698	Royal Enfield Bullet
Bettina Resen	Lindegårdsvej 8 1. th.	2920 Charlottenlund		
Jakob Bejstrup Hansen	Søllerødgade 51 4. th.	2200 København N	3583 3282	
Hans Guldager	Wiedergården 51	2791 Dragør	3250 7323	Porsche 924
Carin Juul Genfer	Oliebladsgade 3a	2300 København S	3284 1949	
Otto Møllemand	Bygaden 89	5953 Tranekær	6250 2259	
Palle Hansen	Vestergade 44	4600 Køge	5666 0058	
Lars Jensen	Parkvej 4 1. th.	4700 Næstved	5577 9688	
Lars Kristensen	Mosegårdsvej 7	4173 Fjendeslev		
Rosemarie Mogensen	Fredensvej 73 3.	2920 Charlottenlund		
Jon Ringkjøbing Carlsen	Ahornvej 5	3630 Jægerspris	2532 5079	
Palle Thorngaard	Rougsøvej 73	8950 Ørsted	8648 8119	VW
Lorens Peter Hansen	Pebersmarksvej 2 Rens	6372 Bylderup-Bov	7464 8402	Harley Davidson
Merete Hansen	Nebbelundevej 11	4970 Rødby	5466 0060	VW Type 1303



Vinterklargøring

Motorolie - den skifter man da om efteråret ...

Nu er det efterår, og årets sidste tur i den kære gamle bil er ved at være kørt. Nu skal den bare sættes pænt til side. Så er der jo lige listen over det, der skal fikses i løbet af vinteren – og til foråret gøres der så klar til en ny sæson - eller hvad?

Nej, så nemt går det ikke. Hvis man vil passe godt på sin bil, skal motorolien skiftes nu, inden bilen stilles til side for vinteren.

Egentlig får vi udnyttet oliens levetid meget dårligt på veteran- og klassiske biler. Vi når ikke at slide olien op på grund af kørte kilometer. Faktisk er det stilstanden - og ikke kørslen - der er problemet.

Under kørsel i sommerens løb vil olien optage kondens samtidigt med, at der kan dannes syreforbindelser i olien. Når bilen anvendes jævnlige, har dette kun ringe praktisk betydning – for der cirkuleres jo jævnlige olie i motoren - det sikrer, at alle flader er beskyttet af en oliefilm. Men ved stilstand løber oliefilmen efterhånden af fladerne, som derved kan udsættes for korrosion fra kondens og syreforbindelser i bundkarret.

Dette problem er i øvrigt uafhængigt af olietype – det er lige stort om man har en moderne fuldsyntetisk olie eller en traditionel mineralsk olie på bilen.

Valg af motorolie

Det er altså om efteråret, at olien skal skiftes. Kør motoren varm og skift så både olie og filter – og husk at tjekke pakningen ved bundproppen. Så skal der ikke tænkes på olie til foråret.

Når der skal vælges olietype, skal man som udgangspunkt følge fabrikens oprindelige specifikationer. Tjek fx de originale instruktions- eller værkstedshåndbøger – du kan også tale med klubkolleger eller en olieleverandør, der har den fornødne viden.

Almindeligvis har motoren ikke godt af at skifte til en nyere olietype, end der oprindeligt er anbefalet. Utætheder, blokerede oliekanaler, forringet smøring eller forringet køling er nogle af de problemer, man kan opleve ved valg af forkert olietype.

Olievalg handler ikke bare om viskositet, men også om additiver. De tilsætningsstoffer, der får moderne olier til at holde til mange kilometers kørsel, har ofte en negativ effekt på ældre motortyper. Og de mange kilometer når vi ikke at køre alligevel, inden olien skal skiftes om efteråret.

Derfor skal man sørge for at anvende såkaldte tidstypiske motorolier – d.v.s. olier, der i dag produceres med additivblandinger, der ligger tæt op ad datidens originalprodukter – de

er ofte betegnet "Classic" olier. Pas fx på de mineralske 20w/50 olier, der sælges bredt på tankstationer og supermarkeder med betegnelsen "basisolie til ældre biler" eller tilsvarende – i virkeligheden er der her mere tale om 80'er olier med additivblandinger, der ikke er velegnede til fx 60'ers bilernes teknologi.

Skift af olietype

Som udgangspunkt skal man altså holde sig til de originale specifikationer. Men der kan dog være undtagelser.

En motor, der er specificeret til SAE 30 om vinteren og SAE 40 eller 50 om sommeren, kan normalt anvende en mineralsk Classic 20w/50 olie med godt resultat.

Men er motoren specificeret med SAE 30 som helårsolie, skal man tænke sig godt om. Er motoren i god stand, uden større oliespild og med fornuftigt olietryk, skal man holde sig til en mineralsk Classic SAE 30 olie – et skift til en multigrade olie vil i realiteten betyde et skift til en tykkere olie, hvilket kan betyde en dårligere oliecirculation, og dermed en dårligere varmeafledning fra hårdt belastede steder som fx knastakslen. Da multigradeolien er en mere moderne olie, vil den også have stærkere rensende additiver, der fx kan afrense de aflejringer i pakningerne, som holder motoren tæt. Er motoren til gengæld slidt, utæt og har problemer med olietrykket, kan man prøve at forlænge tiden til en motorrenovering ved at anvende en mineralsk Classic 20w/50 olie.

Er det er fordel at skifte fra mineralsk til syntetisk olie? - kan man spørge sig.

Igen kommer det an på ...

Hvis motoren er "godt tilkørt" skal man helt lade være. Ulemperne overstiger klart fordelene, for den syntetiske olie vil formentlig rense så godt, at den kan rense aflejringer ud af pakningerne, som derved bliver utætte.

Men har man i princippet en nyrenoveret motor i perfekt stand, kan situationen være anderledes. Man skal selvfølgelig overveje sit forhold til manglende originalitet og en væsentligt højere oliepris. Men den syntetiske olie har en teknisk bedre evne til at holde urenheder "svævende" i olien – det betyder, at urenhederne tappes ud sammen med olien ved olieskift. Det er de mineralske olier ikke helt så gode til. De fleste syntetiske olier kan ikke holde det samme olietryk som en god Classic 20w/50. Man kan i stedet vælge en mere moderne syntetisk 10w/60 olie, der egentlig er en motorsportsolie - men der er også gode erfaringer med den til gamle biler.

Beskyttelse af cylindrene

Ved vinteropbevaringen er det også en god ide at beskytte mod korrosion i cylindrene – specielt hvis bilen opbevares et sted med svingende temperaturer og luftfugtighed. Det gælder om at få en tynd oliefilm på cylindervæggene, så de er beskyttet. Den ønskede smøring kan opnås ved at tørne motoren en eller to gange om måneden. Kan man ikke rigtigt komme til det, kan man hjælpe på en anden måde: Når motoren er varm skrues tændrørene af, og der hældes lidt olie i hver cylinder. Det bedste er en tynd rustbeskyttende SAE 20

olie – men i mangel af bedre kan man i stedet anvende motorolie. Herefter tørnes motoren kortvarigt, og tændrørene sættes på plads.

Eventuelt kan man gentage dette hver tredje måned – dvs. hælde olie i cylindrene og tørne motoren en gang inden tændrørene sættes i igen. Vil man gøre det ekstra godt, proppes en olievædet klud i udstødningsrør og luftindsugning for at beskytte mod indtrængende fugt – det gøres med varm motor.

Beskyttelse af kølersystem

Foruden at beskytte mod frostskafer og smøre pumper m.v., er kølervæskens væsentligste opgave i klassiske biler at beskytte motorkomponenter af aluminium mod galvanisk korrosion, hvor aluminium møder stål eller jern. Det gælder således alle biler med alu-topstykke og/eller alu-motorblok, som Jaguar, Rover V8, Triumph V8 og mange andre.

Det er nogle særlige additiver i kølervæsken, der yder denne beskyttelse af aluminium. Men problemet er, at disse additiver nedbrydes ret hurtigt i almindelig kølervæske, og efter bare 2 år må den beskyttende effekt regnes som utilstrækkelig. Derfor er det en god idé af skifte kølervæske på motorer med alu-dele hvert år – som minimum skal den skiftes hvert andet år.

Alternativt skal man skifte til den moderne type langtidsholdbare kølervæsker, der er baseret på nye avancerede additiver, der beskytter aluminium mod korrosion – men IKKE nedbrydes. Derfor skal den heller ikke skiftes hvert år – i princippet holder den uendeligt, men det er nok

fornuftigt at skylle kølersystemet igennem og skifte kølervæsken hvert 5.-6. år.

Gearkasse

Gearkassen er et lukket system, derfor er der ikke samme korrosionsproblemer som i motoren. Sørg blot for, at olieniveauet er

i orden og følg fabrikkens anvisninger for skifteintervaller – men uanset kørte kilometer, kan det være fornuftigt at skifte olie mindst hvert 5. år.

Det er vigtigt at følge fabrikkens anvisninger for olietype – og i gearkassen er det endnu mere vigtigt end i motoren. Også her er det vigtigt, at olien har tidstypiske additiver – fx er der i mere moderne gearkasseolier nogle additiver, der er aggressive over for komponenter af bronze, messing og kobber, som findes i ældre typer gearkasser.

En del gearkasser kører på motorolie. Men hvor man i nogle tilfælde kan opgradere motorolien, skal man holde sig de originale specifikationer i gearkassen. Er gearkassen fx specificeret til SAE 30 olie, skal man holde sig til det – og ikke opgradere til 20w/50, da det vil give et tungere gearskifte og en dårligere oliecirculation.

Bagtøj

Bagtøjet er ligeledes et lukket system, hvor olien holder længe. Tjek om der er olie nok på og fyld efter, hvis der mangler noget. Også her skal man være nøje med at følge fabrikkens specifikationer og købe en tidstypisk olie, der passer. Følg fabrikkens anvisninger for olieskift – eller skift den fx hvert 5. år for at være på den sikre side.

Pas i øvrigt på, hvis bilen har spæredifferentiale. Mangler der olie, skal man almindeligvis skifte al olien, så der ikke blandes nyt og gammelt. Olien bør også skiftes lidt hyppigere.

Har du tips eller spørgsmål ?

Har du nogle tips om olie, som andre kan have glæde af - eller spørgsmål om olie, du kunne tænke dig at få besvaret - så ring eller skriv til mig. Jeg vil så prøve at videregive tippene og finde frem til kvalificerede svar på spørgsmålene i et kommende nummer af Veteran Tidende.

Roar Eriksen
 Damsholtevej 11, 2970 Hørsholm
 Tlf. 48 28 18 86
roar@vantage.dk





SMØREOLIETABEL FOR AUTOMOBILER

Personautomobiler

Automobilmærke	Sommer	Vinter	Gearkasse
-Adler (Standard 8)	HX	M	S.T.O.
Adler (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Alfa Romeo	HX	H	S.T.O.
Amilcar (C. 6 & C. 8)	HX	H	S.T.O.
Amilcar (andre Modeller)	H	H	S.T.O.
Auburn (8 cyl.)	HX	M	S.T.O.
Auburn (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Austin	HX	HX	***
Austro Daimler	HX	H	S.T.O.
Bentley	HXX	HX	S.T.O.
Benz	H	H	S.T.O.
Berliet (10 & 11 HK. 6 cyl.)	H	M	S.T.O.
Berliet (andre Modeller)	H	H	S.T.O.
Brennabor	HX	H	S.T.O.
Buick	HX	M	S.T.O.
-Cadillac	HX	M	S.T.O.
Chandler	H	M	S.T.O.
-Chevrolet	H	M	S.T.O.
-Chrysler (Imperial & 70 & 77)	HX	M	S.T.O.
Chrysler (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
-Citroën (5 HK.)	H	M	S.T.O.
Citroën (10 HK. Modellerne B 14, B 15)	H	H	S.T.O.
Citroën (10 HK. andre Modeller)	HX	H	S.T.O.
Daimler	H	H	S.T.O.
De Dion Bouton	HX	H	S.T.O.
Delage (11 HK.)	HX	H	S.T.O.
Delage (17 HK.)	H	M	S.T.O.
Delage (14 & 30 HK., 6 cyl.)	H	H	S.T.O.
Delahaye	HX	H	S.T.O.
De Soto	H	M	S.T.O.
Dodge Brothers	H	M	S.T.O.
Donnet (7 HK. G.)	H	H	S.T.O.
Donnet (andre Modeller)	HX	M	S.T.O.
Durant (Model 75)	H	M	***
Durant (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Erskine	H	M	S.T.O.
Essex	H	M	S.T.O.
Falcon Knight	HX	M	S.T.O.
Fiat (501, 503, 507, 512 & 514)	HX	H	S.T.O.
Fiat (519)	HX	H	***
Fiat (andre Modeller)	HXX	H	S.T.O.
F. N.	H	H	S.T.O.
Ford (Model A)	H	M	S.T.O.
Ford (Model T)	M	M	***
Graham Paige	HX	M	S.T.O.
-Hanomag (750 cm. ³)	HX	M	S.T.O.
Hanomag (2/10 HK.)	HX	HX	S.T.O.
Hispano Suiza	HX	H	S.T.O.
Horch (8 cyl., 3 & 4 lit.)	HX	H	S.T.O.
Horch (10/100 HK.)	H	H	S.T.O.
Hudson	H	M	S.T.O.
Humber	HX	H	***
Hupmobile	HX	M	S.T.O.
Isotta Fraschini	HX	H	S.T.O.
Jordan	H	M	S.T.O.
Kissel (6 cyl.)	H	M	S.T.O.
Kissel (8 cyl.)	HX	M	S.T.O.

Automobilmærke	Sommer	Vinter	Gearkasse
Lancia	H	H	S.T.O.
La Salle	HX	M	S.T.O.
Lincoln	HX	M	S.T.O.
Marmon (Big 8-75 & 8-79)	HX	M	S.T.O.
Marmon (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Marquette	H	M	S.T.O.
Mathis (8 HK. M & 11 HK. G)	H	M	S.T.O.
Mathis (andre Modeller)	HX	M	S.T.O.
Mercedes-Benz	HX	M	S.T.O.
Minerva (12 HK. 6 cyl.)	HXX	H	***
Minerva (20, 30 & 32 HK. 6 cyl.)	HXX	H	S.T.O.
Moon (8-80)	HX	M	S.T.O.
Moon (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Morris Cowley	H	H	S.T.O.
Morris Oxford (15,9 HK. & 16,40 HK.)	HX	H	S.T.O.
Morris Oxford (andre Modeller)	H	H	S.T.O.
Nash (Advanced Six & Special Six)	HX	M	S.T.O.
Nash (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
N. S. U.	H	M	S.T.O.
Oakland (8 cyl.)	HX	M	S.T.O.
Oakland (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Oldsmobile	H	M	S.T.O.
Opel (1,1 Lit. 4 HK., 2 Lit. 7/34 og 8/40 HK.)	HX	M	S.T.O.
Opel (andre Modeller)	H	H	S.T.O.
Overland Whippet	H	M	S.T.O.
Packard	H	M	S.T.O.
Panhard Levassor (6 cyl.)	HX	H	***
Panhard Levassor (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Peugeot (5 HK.)	HX	H	S.T.O.
Peugeot (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Pierce Arrow (8 cyl.)	HX	M	S.T.O.
Pierce Arrow (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Plymouth	H	M	S.T.O.
Pontiac	H	M	S.T.O.
Renault	HX	M	S.T.O.
Reo	H	M	S.T.O.
Rolls Royce (England)	HX	HX	S.T.O.
Star	HX	H	S.T.O.
Steyr	H	M	***
Stoewer	HX	H	S.T.O.
Studebaker (President 8)	HX	M	S.T.O.
Studebaker (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Stutz	HX	M	S.T.O.
Sunbeam (8 cyl.)	H	M	S.T.O.
Sunbeam (andre Modeller)	H	H	S.T.O.
Talbot (17 HK. 6 cyl.)	H	H	S.T.O.
Talbot (andre Modeller)	HX	M	S.T.O.
Triangel (indtil 2000 km)	H	H	S.T.O.
Triangel (efter 2000 km)	HX	H	S.T.O.
Unic (8 cyl. H. 1.)	HX	H	S.T.O.
Unic (andre Modeller)	H	H	S.T.O.
Velie (8 cyl.)	HX	M	S.T.O.
Velie (andre Modeller)	H	M	S.T.O.
Volvo (4 cyl.)	H	M	S.T.O.
Volvo (6 cyl.)	HX	M	S.T.O.
Wanderer (10/50 & 8/40 HK.)	HX	H	S.T.O.
Wanderer (andre Modeller)	H	H	S.T.O.
Willys Six	H	M	S.T.O.
Willys Knight	H	M	S.T.O.
Yellow Cab	HX	M	S.T.O.
- D.K.W.			

SMØREOLIETABEL

KVALITETSBETEGNELSER

S. A. E.
Body Nr.

M..... betyder **STANDARD MOTOR OIL Medium**..... 20
H..... " " " " **Heavy**..... 30
HX..... " " " " **Heavy X**..... 40
HXX.. " " " " **Heavy XX**.. 60
S.T.O. " " " " **Transmission**
***..... " anvend samme Olie som for Motoren



KØB - SALG - BYTTE



BILER SÆLGES

Jaguar XJ6 4.2 ltr årgang 1975, nysynet juni 2001 på sorte nummerplader. Kongebå, originalt beige indtræk. 54.000 km, kun haft 2 ejere, brugt som direktionssvogn af første ejer. Manual på engelsk medfølger. Pris kr. 88.200.

Tlf. 55377106 (Sydsjælland)
hama@post.tele.dk

Fiat 1500 Juventus 1961/62. Kun 35.000 km fra ny. Rustfri, original overalt, skal ses. Leveres nysynet for kr 35.000,-

Ford Cortina 1200 de Luxe 1965.

Kun kørt 43.000 km fra ny. Rustfri, original overalt, skal ses.

Leveres nysynet for Kr 29.500,-

Mk 2 Ford Cortina 1600 GT 1969. Kun kørt 30.000 km fra ny. Finere end ny. Skal ses. Leveres nysynet for kr 49.500,-

BMW 2002 Tii 1974.

Rustfri originalbil. Hovedrep. motor. Blå luksuskabine.

Leveres nysynet for kr 59.500,-

Ford A pickup 1929. Nyrenoveret i Sverige. Lad og førerhus af træ.

Leveres nysynet for kr 79.500,-

Tlf. 45831802

Ford Y 34. Synet og indreg. på sorte pl. 7 år til syn. Dansk bil, kendt historie. Manualer og ekstra motor med f. Totalt restaur. original motor. Sælges for højeste bud over kr. 25.000. Tlf. 86560770

ErikMathiasen@get2net.dk

Jaguar Mk II, dec. 1966, 3,8 aut. Old english white. Blå læderstue. Trådhjul m. knock-on møtrikker. Flot. Heritage certificat. Pris kr. 178.000 kr. Bryllupsgave/-bil?

Austin A35 pickup 1957. Højrestyret. Særpræget original bil m. svigermorsæde (bagudvendt naturligvis, så man ikke kan se hendes glade smil ude i regnen). Grå m. rødt indtræk. Rødt dækken over varerum (bruges som regel ikke når svigermor sidder deromme). Original 948 ccm A-motor og diagonal-dæk. Ideel til reklameformål eller support-bil til events. 65.000 kr. Evt. kan anden sjov bil indgå i handel.

Niels Nørgaard, tlf. 39406652

Morris Oxford 1963 i god mekanisk stand, bulet og med mangler i udstyr og indtræk. Kr. 2.500. **Hanomag Kurier** dieselmotor, stået i maskinhus i 25 år. Kr. 1.200. **Opel** motor med bundgear, ca. 1937. Kr. 1.500. En del ældre **prøveapparater** fra teknisk skole, og **manualer**, ring og hør/spørg. Ove Iversen, tlf. 7533 9321

Opel Rekord C - Caravan 1969, ingen rust i karrosseriet, en ejer. Tlf. 48187119 - 40266487

Chevrolet sedan 1932, totalt renoveret med gl. nr. plader. Pris kr. 80.000,- eller bud. Tlf. 46402482

Volvo Amazon 121 1966. sorte nr. plader, en ejer, synet 12/1 2001, ingen rust, fin stand, kørt 147.000 km. Pris kr. 35.000,- Tlf. 62521765

Cadillac Coupé de Ville 1958, synet og indreg. på danske plader.

Pris kr. 154.800,-

Tlf. 21919546

cadillac.1958@get2net.dk

Opel Kadett B 1971, metalliseret, hvid m. rødt indtræk, god stand men skal have ny motor.

Holst, tlf. 45151518

Ford T 1927. Motor hovedrep. men skal samles. Pris kr. 20.000,-
P. Søby, tlf. 86418641

MG A 1958, orig. dansk, rød m. rødt læder, forkromede trådhjul (pladehjul med flg.).

Ole Devantier, tlf. 55371989

Fiat 128 3P 1976, med hel res. bil. **Mascot** res. bil. bl.a. 4 døre med skydevinduer. Motor, gearkasse, forbro.

Ford reservedele P5 - P7

Finn Johansen, tlf. 64423509

Ford A sedan 1930. Pæn og velkørende. Renoveret. Pris kr. 55.000,-

Tlf. 65372019

Jaguar XJ6 4,2 1970. Bordeaux metallic, lysebrunt læder, el-soltag. Ny motor 20.000 km. 2000 km m. ny gearkasse. Ny udstødning og dæk. meget fin stand.

Pris kr. 59.000,-

Hans Rosenstand, tlf. 57646225

VW 1200, boble, original stand, blå, 2 ejere, kører perfekt. Nye varmekasser, ny udst., fin varme i kabinen, aldrig svejset.

Pris kr. 28.000,-

Thomas Møller, tlf. 44990506

M.G. ZA Magnette 1956. Flot og velkørende. Ikke helt gennemrenoveret, men altid holdt i tip-top stand. Fri for rust, original. Sidst synet 4/10-99. Altid kørt i Danmark.

Pris kr. 46.000,-

Kim Boje Madsen, tlf. 46404827

M.G. Magnette 1962 (M.G. A 1622 cc motor). Skal renoveres.

Pris kr. 2.500,-

Kim Boje Madsen, tlf. 46404827

Toyota Corolla Sprint 1970, 2 ejere, rød, pæn og velholdt, synet dec. 2000, sorte nr. plader.

Pris kr. 25.000,-

John Jensen, tlf. 65955690

Jaguar XJ6 4,2 1971, sølvfarvet. Renoveret, nysynet, manuel gear, soltag. Pris kr. 56.000,-
Søren Skjær, tlf. 38888430

Opel Olympia 1938-39. Restaureret, flot lakering, indreg. i fin stand. Evt. kan urest. bil eller mc indgå i handelen.

Thormod Hansen, tlf. 62551369

VW 1302 L cabriolet 1972 i meget fin stand. Ny motor kun kørt ca. 40.000 km. Vognen er lyseblå med ny kaleche fra USA. Ingen rust, heller ikke i forkromede dele. En helt igennem flot bil. Synet uden anmærkninger 9-5-01, men er afmeldt. 4 fine ekstra hjul med flg. Sælges

gr. pladsmangel. Pris kr. 85.000,-

Tlf. dag 46383576, aften 27397604

Ford Transit 1100 ladbil. Reg. 1. gang 22-1-69. Orig. nummerpl. Synet senest 8-3-2000.

Sælges for højeste bud.

Tlf./fax 56999108

Ford Mercury Comet convertible 1964. bilen står delvis adskilt, det var meningen at restaurering skulle foretages. Bilen er i god stand og et nemt restaureringsobjekt for den med hænderne skruet rigtigt på. Der er en smule rust ved skærm og bagagerum, sæder skal skaffes/ompolstres, gear/kobling skal efterses. Original Ford værkstedsbog + div. manualer hører med. Danske papirer.

Pris kr. 40.000,-

Ivan, 74671551

Ford A Briggs 1928-29 delvis istandsat. Motor nr. 639781 produceret nov. 1928. Nye dæk, ledningsnet, tagstof, tændrør, nye ruder med filtband, pakningsæt, næsten alle dele fornicket, undervogn færdig, rustarbejde færdigt, alt træet i karrosseriet friskt og delvis udskiftet. Pris kr. 35.000,-

Tonny Lykke Jensen, tlf. 75928949

Sunbeam-Talbot 90 1953, 3 pos. drophead, meget fin, rustfri og original bil fra USA, skal have nyt interiør. Pris kr. 70.000,-

Jacob V. Hansen, tlf. 40457010

Cadillac Coupé de Ville El Royal 1974, original costumbygget af George Barris (Batmobil m.m.) kørt 113.000 km. En meget smuk bil. Kun 2 ejere. Synet og indr. på danske nr. plader.

Sælges for kr. 169.000,-

Tlf. 59318240 - 22981954

Volvo Amazon 121 1969, gyldengul med hvidt indtræk, sorte nr. plader, én ejer, motor 50.000 km. usædvanlig velholdt overalt. Tlf. 74561611

Dodge lastvogn indrg. 1964. Sorte plader, 27.000 km, kørselsrapport, instruktionsbog. Velholdt og køreklar. Bør ses.

Mogens Ravnborg, tlf. 54441175.

Dodge Brothers, 2-dørs coupe fra 1927, god stand med en perfekt motorgang, historisk korrekte nummerplader, 21 tommer træegerhjul m. gode dæk, kan prøvekøres.

Pris kr. 85.000,-

For yderligere oplysninger kontakt: Kaj Knudsen, tlf. 43649876, også dagtid.

albertslund@autogummi.com

Chevrolet Styline De Luxe 1951. 4-dørs, 6 cyl, 3 gears, holder syn til 2009, sorte nr. plader, nyt indtræk, pæn stand, køre godt. Pris kr. 55.000.

Tomas Jensen tlf. 56140016
andorra@get2net.dk

Renault 4 CV. Toprestaureret og nysynet, Dauphine-blå. Pris kr. 39.500,-.

Poul Suhr, tlf. 7565 7836.



KØB - SALG - BYTTE



BILER KØBES

Opel Kapitän årg. 51-68 i fin stand købes kontant. Ole Villumsen, tlf. 40976551

BMW Isetta, Heinkel Trojan, Morris Minor cab. eller lign. cab. købes. helst køreklar. Benny K. Hansen, tlf. 49215601

Simca 1000/1200 spider/coupe. Stand underordnet. Kurt Jensen, tlf. 35421089

Jaguar E type coupé, som restaurerings projekt, behøver ikke være komplet. Flemming Bo Nielsen, tlf. 39671105

DELE SÆLGES

Til **FIAT 500**. Motordele, karrosseridele, dæk, fælg. Samlet pris kr. 1.000,- Søren Skjær, tlf. 38888430

Skræddersyede måtter til **FIAT 600**, god kvalitet. Pr. sæt. kr. 299,- Peter Vestergaard, tlf. 75115011

Cadillac 1958, Sabra fælg sælges kr. 1200,- John Jensen, Tlf. 21919546

Motorsælges. Renoveret **Ford 10**, passer til Y, C, CX, Popular, Prefect, Anglia. Sælges for højeste bud over kr. 2.000. Tlf. 86560770 ErikMathiasen@get2net.dk

Ford B (Køln) motorblok med krumtap og stempler fra brandsprøjte. **Ford A motor** fra lokomotiv. **Ford A blok** med krumtap og stempler. **Ford T blok**. **Ford A for- og bagaksel** komplet med bremsler og triangel, også tidlig 1928 model med enkel bremsebakker. **For Ford T**: 4 hjul og 6 fælg 30-3½. **Tra-bant cabriolet**. **Luaz amfibiebil**. Jens Toft, tlf. 97343233

Topstykke til **Alfa Romeo 1750** 1968, fin stand. Orig. rat m.m. Harald Welm, tlf. 64762281

5½x15 fælg m. dæk til **VW Type 1-4**, 4 huls m. dæk 4 stk. 80% mønster. Ingen rust, med kapsler. Pris samlet kr. 2000,- Thomas Møller, tlf. 44990506

Til **Peugeot 204, 304**: nye 72 graders termostater med 19 mm høj kant. Pr. stk. kr. 50,- Til **VW Type 3 Variant**: 1 fin bagklap, kr. 500,- Store baglygter à 125,- **Peugeot 404** højre dørpanel kr. 150,- 1 plastlygtehus kr. 50,-

Vauxhall Viva HA 1962-65: 1 ny kofanger, aldrig monteret kr. 500,- **VW 1200 type 1**, lige før 68, 1 kofanger, ny og rustfri kr. 700,- Til **Opel Rekord C**: højre bagerste kofanger halvdel, ny, kr. 400,- Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119

Citroën 2CV dele. Bl.a. motorer, gearkasser, skærme, bremsedele, startere, generatorer, gl. type motorhjul m.o.m.a. Flere 100 kg. Jens Jessen, tlf. 86577201

1 stk. org. trådfælg, malet, 60 egers til Austin **Healey 3000 Mk 3**, sælges for 300,- Velegnet som reservehjul, er i pæn stand men monteret m. gammelt diagonaldæk. Claus Hermann, tlf. 39901120

Austin Seven dele, til gearkasser, motor, bagtøj, speedometre både model rulle og fast skive, cut-out relæer, dynamo og starter-dele, bremsetromler og bakker, plus m.m. Tlf.: 54 87 18 38, efter kl. 18 gcr@worldonline.dk

Abarth 595/695 originale dele købes: alt har interesse, motordele, instrumenter, fælg, emblemer, litteratur/brochurer mv., stand underordnet. Peter Lund tlf. 20469403

Fiat 500 D/N/F originalt værktøj og rep. håndbøger, samt nye originale dele. Peter Lund tlf. 20469403

DELE KØBES

Opel Olympia 1956, div. dele købes. Ole Villumsen, tlf. 40976551

Til **Taunus 12M** 1960 model, bremse hovedcyl. Erik Hansen, tlf. 23950768

Højre forsæde søges til **Morris 1000** 1969, helst sort. Henrik Stampe Elm, tlf. 43734311

Forlygter til **Essex** 1925, værkstedshåndbog og andre dele har interesse. Morten Nielsen, tlf. 64791796

Ford T kardanrør og bagtjedre samt Ford A reservedelskatalog. Jens Toft, tlf. 97343233

Gl. gaffelnøgler mrk. King Dick i størrelserne 1/4x5/16, 3/8x7/16 samt 7/16x1/4 **Skruetrækkere** m. træskaft alm. længde ca. 21 cm. Phillips ca. 26 cm. Svend Hansen, tlf. 97822272

Til **SOLEX** knallert 1946-52, diverse dele købes. Tlf.: 54 87 18 38, efter kl. 18 Gcr@worldonline.dk

MC SÆLGES

Royal Enfield 1931, 570 cc, H31. Pris 45.000,- **Royal Enfield** 1931, 350cc, G3. Pris 45.000,- P. Søby, tlf. 86418641

Harley Davidson WLA 1942. Civil version med store skærme, håndgear og 16" hjul. Sort. 12 volt. Komplet renoveret motor og gearkasse. Meget fin stand efter restaurering i 1997 og kun kørt 1200 km siden. Evt. kan englænder indgå i handelen. Pris kr. 75.000,- Tlf. 40455276

BSA A 10 Golden Flash 1956, sort med sort nummerplade. Synet sidste årefter import fra England. Mc'en er meget velholdt og original. Starter og kører perfekt. Kr. 49.000,-. Tlf. 86411751 - 20869975 knud.timm@teliamail.dk

Adler MB 250S 250S 1955. god og køreklar stand, incl. reservedele + den originale sportsmotor, sort nr. plade. Pris kr. 25.000,- Arne A. Jørgensen, tlf. 39695704

Veteranknallerter sælges: **Derby Ferrari** 59, rød, restaureret og velkørende, sælges for højeste bud over kr. 2.000.

Hurried 52, 100% original, som ny, aldrig rest. Eneste kendte eks. i Danmark, sælges for højeste bud over kr. 3.500.

BFC krankmotor på gl. herrecykel, sælges for højeste bud over kr. 500. Tlf. 86560770 ErikMathiasen@get2net.dk

DIVERSE

Kuffert til salg/bytte. Meget velholdt veterankuffert, 80 bred, 55 dyb og 55 høj. Kun kr. 1.000,-. Eventuelt bytte med mindre, max 74 bred og 32 dyb. Knud Timm, tlf. 86411751 - 2086 9975 knud.timm@teliamail.dk eller knti@inno.dk

Garageplads i Lyngø. Mulighed for lift m.v. Mdl. kr. 300,- Jørgen Behrendt, tlf. 43535503 - 20133477

Damecykel **Hamlet**, fin stand, 35-40 år gammel. En ejer, orig. mørkegrøn lak, org. lås, sadel, bagagebærer, lakerede fælg, lukket kædekasse, 2 gear automatisk, kun sommerkørt fra garage. Kr. 1800,- Max, tlf. 33132949

Opbevaring af biler/campingvogne etc. Grevinge, Odsherred, 200 kr./md. ved helårsleje. Også mulighed for kortere perioder. Tør, tæt hal med fint betongulv, solid port, fine tilkørselsforhold, hyppigt tilsyn. Lys og el til rådighed. Adgang til toilet. Mulighed for reparation efter aftale. Svend Carstensen, tlf. 39 69 81 15 svca@post3.tele.dk

AUTOMOBILIA

Købes: **Bilhistorisk Tidsskrift** til og med nr. 15 og 17 til og med 21, nr. 36, 39 og nr. 55. Endvidere købes Austin Seven, Nimbus og Velo Solex salgs-litteratur. Tlf.: 54 87 18 38, efter kl. 18 gcr@worldonline.dk

Nash Ambassador Super 1949: al information om denne vogn med henblik på restaurering, samt dokumentation af tidligere dk indreg.nr.? i form af fotos el lign. ønskes, alt har interesse også dele og litteratur.

Amphicar: Al information om denne vogn med henblik på restaurering, samt dokumentation af tidligere dk indreg.nr.? i form af fotos el lign.

Henv. Peter Lund tlf. 20469403



Opel Kapitän cabriolet 1939.

På grund af sygdom skal denne bil, der har tilhørt Kirsten og Preben Pehrson siden 1953, sælges. Den fremtræder i original og vel vedligeholdt stand. Der medfølger en del reservedele, samt en ekstra motor.

Interesserede bedes henvende sig til undertegnede, som har fået til opgave at sælge og modtage købstilbud på køretøjet. Besigtigelse af bilen kan efter nærmere aftale finde sted på Sjælland.

Henvendelse venligst til Dorte Stadil eller Allan Krogh på telefon 45831802 eller e-mail dorte@stadil.net

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

CASTROL CLASSIC OILS

ORIGINALE OLIE- OG SMØREPRODUKTER TIL KLASSISKE BILER OG MOTORCYKLER

"Nyt og forbedret" er som regel skidt for ældre mekanik. Derfor søger vi tilbage til de oprindelige recepter, der er tilpasset de teknologier, tolerancer og materialer, der er anvendt i de gamle køretøjer.

Ring til os, og lad os finde frem til netop de produkter, der passer bedst til dit køretøj.



Castrol Classic
SAE 20w/50 - SAE 30

Klassiske olier til:

Motor

Gearkasse

Differentiale

Støddæmpere m.v.

Valvemaster PLUS

Blyerstating/Oktanbooster

Special Coolant

Langtidsholdbar kølevæske til motorer med aluminium

Klassiske bremsevæsker

VANTAGE

WWW.VANTAGE.DK - TLF: 62 56 22 40

SALG / LANDSDÆKKENDE LEVERING / VEJLEDNING

HENNING HJORTH, SØGAARDSVEJ 5, 5935 BAGENKOP
TLF.: 62 56 22 40, FAX: 63 56 00 40
E-MAIL: HENNING@VANTAGE.DK

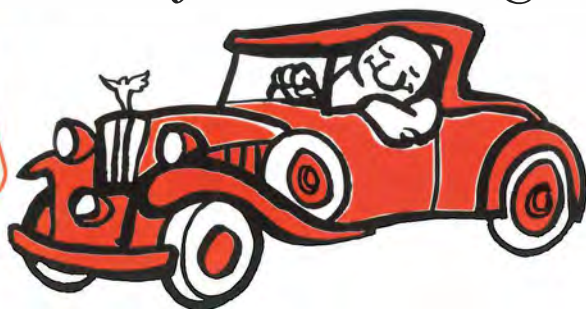
AFHENTNING - ÅBEN EFTER AFTALE, OGSÅ WEEKEND

ROAR ERIKSEN, DAMSHOLTEVEJ 11, 2970 HØRSHOLM
TLF.: 48 28 18 86, FAX: 48 28 18 96
E-MAIL: ROAR@VANTAGE.DK

AFHENTNINGSDEPOTER I HELLERUP, ODENSE, SOLBJERG OG NORDBOG

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



Veteran
Forsikrings-
klubben