

VETERAN TIDENDE




Nummer 307 - Januar 2002 - 32. 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 Administrator: Dorthé 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>Modesteder og modestedsansvarlige</p> <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Claus Nebbe, 38198272 Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg</p> <p>Midsjælland: 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 Nygade 3, 4672 Klippinge</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: John Jørgensen, 66181212 Firkløvervej 6, 5270 Odense N</p>	<p>Veteran Tidende</p> <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4700</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_cmil_risager@mail.dk</p>									
<p>Bestyrelsen</p> <p>Formand Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårsløv 7080 Børkop, 75 86 95 10 67mustang@vip.cybercity.dk</p> <p>Næstformand Henrik Thostrup Birkevænget 16 2880 Bagsværd, 44 44 56 19 henrik.thostrup@teliamail.dk</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>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Arne Jespersen, 8698 5504 Skoletoften 12, Grundfør, 8382 Hinnerup Lars Hoffbeck Krannestrup, 86999161 8530 Hjortshøj</p> <p>Midtjylland-Vesterhede Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321 Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig</p>	<p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Erhvervs køretøjer, teknisk brevkasse og restaurering: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p>									
<p>Sekretær, registre og sektioner Bo Ødegaard Høstbuen 18 2750 Ballerup, 44 64 42 94 bo@mobil.dk</p>	<p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 66 13 66 10</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 75 83 00 49</p>	<p>Vestjylland-Spjald Højgård, Holstebrovej 17, Spjald Kontakt: Henning Knudsen, 97381264 Holstebrovej 17, 6971 Spjald</p> <p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450 Sjøllerupvej 48, 6430 Nordborg</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>Kasserer Henning Kjeldgaard Knudsen Holstebrovej 17 6971 Spjald, 97 38 12 64 hkknudsen@orangenet.dk</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 Nebbe - 38 19 82 72</p>	<p>Syddstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487 Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted</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>	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,-										
<p>Bent Friis Søbakken 29 7000 Fredericia, 75 94 09 97 bentfriis@orangenet.dk</p>	<p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen - 75 86 95 10</p>	<p>Bibliotek Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129 Boserupvej 510, 3050 Humlebæk</p> <p>Forsikringsforhold Jørgen Behrendt, 4353 5503 Klintøvej 8, 2665 Vallensbæk</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p> <p> Ole Callesen Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>									
<p>Frits Johansen Sjøllerupvej 48 6430 Nordborg, 74 45 94 50 familien.johansen@e-box.dk</p>	<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Nebbe Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p>	<p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906</p> <p>Revision Poul G. Jensen, 3250 6575</p>										
<p>Terkel Lund Ovesen Skovbrynet 6 9000 Aalborg, 98 10 10 97 terkel@hasserishus.dk</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>FIVA FIVA-pas fås ved henvendelse til: Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail: sat@cpd.dk</p>										

Forsiden: Opel Kapitän 1965

Foto: Egon W. Neesgaard

Næste Veteran Tidende udkommer uge 7 2002

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Digital fotografering	14
Klubaktiviteter	4	KDAK 100 år	16
Jul på Egeskov	5	Skal...skal ikke...?	24
Besøg hos Statens Bilinspektion	6	Sjælden Formel 2 racer	26
Efterlysning	6	Indholdsfortegnelse 2001	27
Renovering af motorer	7	Invitationer	31
Månedens køretøj	8	Køb/salg	33
Parade i Mulhouse	13		



MØDER

Januar

10. 19.30 Rødekro. Klubmøde.Video.
 10. 19.30 Børkop. Klubmøde. Video om 2CV.
 15. 19.00 Kværkeby. Klubmøde. Emne: Historisk Motorsport.
 17. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 17. 19.00 Nivå virksomhedsbesøg – se Klubaktiviteter.
 19. 14.00 Ristrup. Biblioteksdag.
 22. 19.00 Klippinge Klubmøde med lidt ekstra. Se Klubaktiviteter.
 29. 19.30 Egeskov Klubmøde, besøg af Kent Industri om svejsning i aluminium.

Februar

4. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
 5. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
 7. 19.30 Nivå. Klubmøde.
 14. 19.30 Rødekro. Marked.
 19. 19.00 Kværkeby. Klubmøde. Besøg af Niels Jonassen.
 21. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 26. 19.30 Egeskov. Video Oldtimer Rally Haddemarschen.
 26. 19.00 Klippinge. Besøg af Niels Jonassen.

Marts

4. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
 7. 19.30 Nivå. Klubmøde.
 14. 19.30 Rødekro. Garagebesøg hos Thomas Petersen, Drejervej 3 i Bolderslev.
 Tilmelding senest 10. marts på 7464 6877.
 19. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
 21. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 26. 19.30 Egeskov. Klubaften.

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Januar

26. Forenede Danske Amerikanerbilklubber. Se andetsteds i dette nr. af VT.
 29. 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.
 23. Herning stumpemarked.

April

- 27.-28. Fionia-løbet. Info/tilmeld Ole Andreassen 6597 8595.
 27. Odsherredløbet. Info 5991 4334.

Maj

4. Esbjerg Veteranløb 2002. Info: Bakken Hansen tel. 7527 9405/Arne Hoeg tel. 7513 0072.
 Annonceres senere i VT.
 9.-12. Skåneløbet. Tilm: 4831 9661.

November

9. Herning stumpemarked.

Løb og begivenheder i udlandet

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

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



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 29. januar kl. 19.30 får vi besøg af Kent Industri, som vil lære os noget om svejsning i aluminium til små penge.

26. februar filmaften kl. 19.30. Video fra det 14. internationale Oldtimer rally 2001 i Haddemarschen i Tyskland.

26. marts klubaften.

På udvalgets vegne
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND – RØDEKRO

Der er møde i klubhuset torsdag den 10. januar kl. 19.30. Vi ser endnu et afsnit af "Gamle Danmark".

Torsdag den 14. februar kl. 19.30 mødes vi i klubben til et lille, rask marked. Har du gamle brochurer, bilbøger eller -blade, som du vil sælge eller bytte, så tag dem med.

Torsdag den 14. marts kl. 19.30 garagebesøg hos Thomas Petersen, Drejervej 3 i Bolderslev. Tilmelding på 7464 6877 senest 10. marts.

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. Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Vores julefrokost var som tidligere år

en hyggelig aften med god tilslutning af en oplagt medlemsskare. Efter den gode mad blev der holdt et bankospil med præmier, som var sponsoreret af nogle medlemmer og flere fra Spar Bank Vest. Tak til alle for disse. Vi vil også ønske alle medlemmer et godt nytår og takke dem, som sidste år deltog i vores arrangementer og gjorde det så festligt. Lad os håbe på lige så mange gode oplevelser i den kommende sæson med ny kræfter.

Tirsdag den 8. januar kl. 19.30 klubaften, forhåbentlig med ny arrangører.

Lørdag den 19. januar kl. 14.00 biblioteksdag.

Tirsdag den 5. februar kl. 19.30 klubmøde.

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

ØSTSJÆLLAND – KLIPPINGE

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

Vores november-møde begyndte med at vi mindedes en god ven, Poul Suhr, Amager, som alt for tidligt er gået bort.

Resten af mødet blev en rigtig god aften, da det var to oplagte bestyrelsesmedlemmer, Bo Ødegård og Henrik Thostrup, som fortalte hvad den ny bestyrelses har taget fat på. Derefter var der en meget saglig udveksling af spørgsmål og svar mellem Bo og Henrik og de fremmødte medlemmer, så det blev halvsent inden det hyggelige og lærerige møde var slut. Vores næste møde er 22. januar, hvor vi holder "baghulekomsammen" med noget til hals og mave, og nogle overraskelser, men det er nødvendigt at tilmelde sig, med evt. partner, da vi får 50 kroner i tilskud fra DVK, også til ledsageren. Så I skal kun selv betale 50 kr. når I kommer tirsdag 22. januar. Men husk *bindende* tilmelding inden 12. januar til mig på 5657 8205.

Til klubmødet tirsdag den 26. februar får vi besøg af Niels Jonassen, men mere om det i næste nummer af Vesteran Tidende.

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.

Tirsdag den 20. november fortalte Ernst Soldal om karrosseriarbejde, meget engageret og vidende. Tirsdag den 11. december var vi omkring 50 personer til herlig julefrokost tilberedt af familien Boisen og en flot gang square dance fra Roskilde.

Tak for et godt år fra Mødested Midtsjælland. Og godt nytår.

Tirsdag den 15. januar kl. 19.00 klubmøde. Emne: Historisk motorsport.

Tirsdag den 19. februar kl. 19.00 Niels Jonassen med sin ny bog.

Tirsdag den 19. marts kl. 19.00 Klubmøde.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040
Kaj Sørensen 5572 6198

BØRKOP VANDMØLLE

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

10. januar møde på Vandmøllen kl. 19.30, vi tager hul på det ny år med en film om 2CV'en. De følgende mødedatoer bliver 14. februar, 14. marts, 11. april, 16. maj, 13. juni. Herudover påregner vi at planlægge en køretur eller to, lørdage eller søndage. I køresæsonen forventer jeg også at vi på mødeaftenerne kører en tur før kaffen.

Med venlig hilsen og godt nytår
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.

Med venlig hilsen Ove H. Iversen
Tel. 7533 9321



VESTJYLLAND – SPJALD

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

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 17. januar kl. 19.00 virksomhedsbesøg på forkromningsanstalten Tempo-Krom, Andantevej 1 i Herlev. Harmin Larsen og en medarbejder vil svare på spørgsmål om de processer, virksomheden råder over. Har du lyst til at se en moderne virksomhed af den art, så meld dig til hos Dorthe Thies på kontoret, tel. 4914 5906. Begrænset antal efter princippet først til mølle.

Man kan i øvrigt læse om virksomheden på internettet, på adressen www.tempo-krom.dk

Venlig hilsen
Claus E. Neble.

Jul på Egeskov

Tirsdag den 27. november blev der holdt julefrokost på Egeskov.

Julefrokosten er altid noget vi ser frem til. Det er sådan en hyggelig måde at afslutte sæsonen på. Aktivitetsudvalget gør sig umage for, at det skal blive så hyggeligt. Forventningsfulde mødte folk op fra nær og fjern. De blev budt velkommen af John Jørgensen og hans trofaste medhjælper, der havde lagt et stort arbejde i at det oser af ægte julehygge.

Snakken gik utrolig livligt (det gør den altid når fynboerne fra DVK er sammen) og julemaden smagte rigtig godt.

Der blev holdt auktion over en dejlig stor spegepølse med tilhørende hvidvin, det havde vi meget sjov med. Så drak vi kaffe og snakken gik videre. Efter kaffen fortsatte auktionen, denne gang var det 3 flasker rødvin. Så kom der gang i auktionen, for Robert Lindvig bød som han plejer, og han er altid så uheldig ikke at få lov til at få en gevinst med hjem, men han syntes alligevel at det var hele aftenen værd (det er Roberts største aften), og vi andre havde det også meget sjov med det. En stor tak til Lars Ege Olsen, som er fantastisk og morsom til dette.

Til sidste en stor tak til John og hans hjælper for en hyggelig og vel tilrettelagt aften. Vi glæder os allerede til næste julefrokost.

Medlem 6935 Leif Andersen



Vort mangeårige medlem Jørn Jakobsen tegner og skriver inde i bladet om biler han har ejet, og især biler han har drømt om. Her er han i en fin Singer, han havde for cirka 35 år siden – så længe det varede.



Besøg hos Statens Bilinspektion i Odense

Tirsdag den 13. november mødte 18 fynske medlemmer op til et interessant "firmabesøg" hos Statens Bilinspektion på Klokketøbervej i Odense.

Bilprøveassistent Frank S. Rasmussen havde velvilligt stillet sig til rådighed denne aften for at fortælle os om reglerne vedr. syn, selvfølgelig hovedsagelig hvad angår veteranbiler.

Et DVK-medlem medbragte en Triumph TR3 og en M.G. TD, som blev "prøvesynet", mens vi fik en fornuftig forklaring på diverse problemer, lige fra chassisnummer over bremses til vingemøtrikker på hjulene på M.G.'en.

Franks saglige forklaring bevirkede, at vi for fremtiden bedre kan forstå S.B.'s problemer med diverse lovkrav i forbindelse med vore kære veteranbiler. Vi må nok konkludere at kravene til de gamle biler faktisk er rimeligt lempelige og fornuftige. Tak til Frank Rasmussen og vort medlem Poul H. Lauridsen for et godt arrangement.

Foto: Leif Andersen

John Jørgensen
DVK Fyn



EFTERLYSNING

Vi er i slutspurten af et større arbejde med at indsamle materiale om kongehusets biler gennem tiderne, blandt andet til brug i en artikel eller flere i Veteran Tidende.



Derfor beder jeg alle der ejer, eller som har ejet, et køretøj, der tidligere har tilhørt et medlem af kongehuset, omgående sende mig et par ord om det. Det gælder biler af enhver årgang. Men skriv også hvis du har kendskab til en nuværende eller tidligere ejer, det kunne jo være at vedkommende ikke så denne notits eller ikke reagerede.

Skriv direkte til VT's redaktør, brev, fax eller e-mail, se adresser på side 2 i bladet. Men udskyd det ikke så det går i glemmebogen. På forhånd tak.

Ole Emil Riisager

HUSK

at indbetale kontingentet inden 1. februar på det nys udsendte girokort. Det er bestyrelsens agt snarest at overføre kontingentbetalingen til PBS, hvilket ikke blot vil gøre det nemmere for medlemmerne, men først og fremmest for vores kontor.

HUSK OGSÅ

Snarest at indsende rettelser og tilføjelser til køretøjslisten, så den længe forsinkede medlems- og køretøjsfortegnelse kan blive udsendt. Vær omhyggelig med oplysningerne.



Fra medlemmerne

Renovering af motorer til veteranbiler

Hvis problemerne er for store er der måske alligevel en udvej for at få en kompliceret veteranmotor renoveret. For nylig besøgte jeg et værksted i udlandet, der var i gang med at totalrenovere en Rolls-Royce Phantom III motor. En uhyre kompliceret sag: 12 cylindre i V-form, hvor det ene sæt plejlstænger løber UDENPÅ det andet sæt. Den aktuelle motor var den anden af den type, man renoverede for kunden. Selv de mest komplicerede lejer fremstilles i eget regi, også moderne lejer, som på anden vis ikke er til at fremskaffe. Færdige motorer samles og prøvekøres i bæk.

Hvis du er interesseret, så ring til mig.

Ib Jensen, tel. 4399 4762.

E-mail ibbente@get2net.dk

E-TYPEN

Vi gjorde noget ekstra ud af at lade en ekspert kontrollere artiklen om Jaguar E-typen, alligevel har vi modtaget nogle indsigelser.

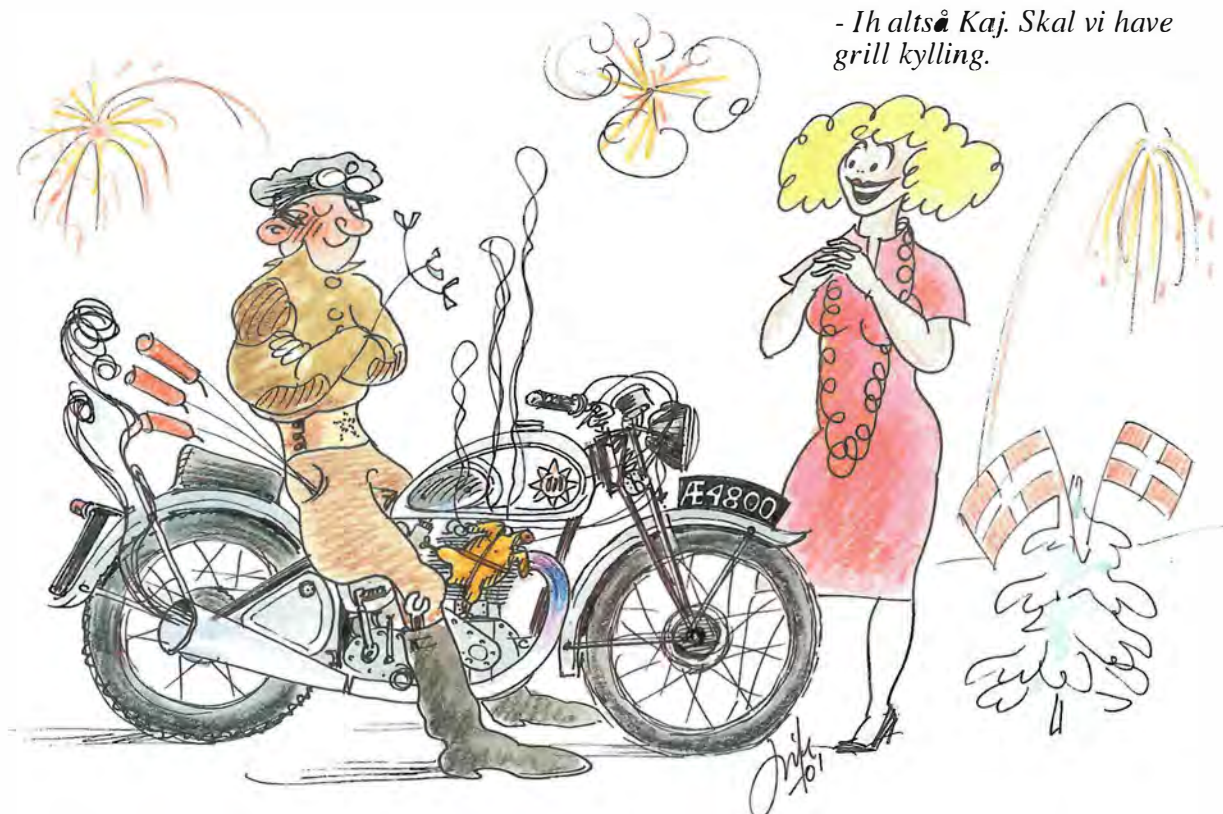
Dels mod at vi skrev roadster og ikke two-seater. Der stod two-seater i Hans Pedersens oprindelige manuskript, og det var også den benævnelse, fabrikken selv brugte. Men vi fulgte det råd at ændre det til roadster, rådet blev begrundet med at det er den almindeligt brugte benævnelse herhjemme.

Videre stod der flere gange at forlygterne på serie 1 var afdækket med plexiglas. Men afdækningen var af glas, mærket Triplex. Og dug synes ikke at have været noget problem og derfor heller ikke begrundelsen for at afdækningen blev afskaffet – derimod et krav fra de amerikanske myndigheder i 1968 til forlygternes mindste højde over kørebanen – og kravet kunne kun opfyldes ved at flytte lygterne helt op under skærnkanten. Under specifikationer nævnes to bagtøjsudvekslinger. Alene for de 6-cylindrede modeller leverede fabrikken mindst 4 forskellige udvekslinger.

Kommentarer til billedteksterne:

Instrumentbræt fra serie 1 – ja, men det flotte aluminium er kun karakteristisk for 3.8'eren 1961-64. Instrumentbrættet fra serie 2 er i modsætning til det i teksten anførte stærkt ændret i forhold til serie 1, mens serie 3 instrumentbrættet er stort set det samme som i serie 2. Og af de tre viste biler er den midterste ikke en serie 2 men serie 1½.

Vi beklager fejlene.





Opel Kapitän A 2,6 1965 - et familieklenodie!

Af Steen Busch
Fotos Steen Busch og
Egon Wang Neesgård

Min Opel Kapitän, som den rettelig hedder, blev 'født' (reg. 1. gang) i marts 1965, men jeg lærte den først at kende præcis et år senere - jeg var da 10 år. Min morfar havde på det tidspunkt - 1966 - en mørkeblå Kapitän '56, som han gerne ville udskifte. Hans drøm var en Chevrolet '59/ "Olsen Banden-modellen" med de store bagfinner, der mødes på midten, men den var desværre for lang til at være i hans garage!

Min far solgte på det tidspunkt Opel-biler hos Oluf Svendsen og her fandt han morfars 'nye' bil: Den et år gamle Kapitän var taget ind som let-brugt. Den var selvfølgelig...mørkeblå! Den kostede kr 31.200, der blev betalt kontant. Dengang var prisen incl. levering og nummerplader! Det var en meget stor stak penge at have på samme sted - på samme tid.

Jeg husker tydeligt at jeg sad i vinduet og ventede, da min far ankom

til mormors og morfars bopæl med den 'nye' Kapitän. Den så selvfølgelig ud som ny og den var bare så stor og så flot. Der var ingen ende på luksussen: Der var 4 døre ('familiebiler' var oftest 2-dørs dengang), 3 interiørlamper - både for og bag, armlæn i bagsædet, oceaner af plads, trekanttruder, der låses med en lille, fancy tab og iøvrigt åbnes med et lille lækkert-gående drejehåndtag, et bagagerum, hvor en Fiat 500 'ku' bli' væk osv osv. Den store 6-cylindrede rækkemotor havde uanede kræfter, gik fuldstændig vibrationsfrit og havde en helt særlig lyd, som stadig fascinerer mig. Det var i sandhed en luksusbil.

Bilen fik sine nuværende, sorte nummerplader - KN 34.509 - på den allersidste dag i marts 1966, hvor der blev uddelt 'lokale' nummerplader. Den 1. april overgik man til det landsdækkende system, så bilen fik et af de allersidste 'københavn'-numre. Jeg har kun set få numre højere end mit. Måske min bil nu har det højeste 'københavn'-nummer af alle?

Min morfar brugte aldrig bilen til hverdag. Han kunne ikke parkere ved bogtrykkeriet på Esplanaden, så turen fra Vanløse til den indre by foregik med bus om vinteren og på knallert om sommeren. Kapitänen kom kun ud om aftenen eller til søndagsturene. Havde bilen fået en dråbe regn, blev den vasket og tørret, inden den blev puttet under adskillige tæpper i garagen.

Jeg husker at jeg som barn fik lov at gå ud og starte Kapitänen, når mormor og morfar skulle hjem efter et aftenbesøg. Så kunne den stå og varme motor og kabine op, inden de skulle køre. Det var en vidunderlig fornemmelse at sidde bag rattet, styre motorgangen på chokeren og måske vippe lidt med speederen, at være 'ét med bilen', selvom den holdt bomstille og vi aldrig kørte en eneste forbudt meter sammen.

Bilen blev således brugt lejlighedsvis frem til 1985, hvor min mormor pga. sygdom ikke længere kunne forlade hjemmet. Morfar fik troligt fornyet sit kørekort år efter år, selvom



bilen fra 1985 til 1992 næppe kørte mere end max 500 km. Topdanmark og staten scorede nemme penge i kaskoforsikring og vægt-afgift!

I 1991 skulle jeg skifte den ene af vores to biler. Jeg fik lov at købe Kaptajnen for 15.000 kr, hvis jeg ville. Jeg fik kontakt til Frederik Ravn-Larsen (Opel Registeret), som var med ude og besigtige bilen. Han frarådede mig at købe den. Da jeg ikke har nogen garagemulighed skulle den stå på gaden og Frederik mente, at den hurtigt ville forgå. Jeg købte i stedet en godt brugt Ford Sierra...

I begyndelsen af 1992 døde min mor og i forvirringen glemte min morfar at få fornyet sit kørekort - han var da fyldt 92, så det var nok godt det samme. Han forærede bilen til min far, hvis bare han ville skille ham af med den. Mine forældre besluttede at forære denne udgiftstunge gave videre til mig (hvis jeg måtte få den for min frue ?).

Glæden var stor hos mig - for min kone var glæden til at overskue. En drøm blev til virkelighed. En nøgle i hånden og en køreklar bil i en garage. Overvældende... jeg var helt uventet blevet veteranbil-ejer. Bilen var dog ikke helt så køreklar som forventet. Rustmæssigt var den næsten OK. Den skulle blot have nogle nye paneler. Bilen fremstod helt original med km-garanti: 109.000. Størsteparten af den var fortsat dækket af originallakken, som dog var en anelse træt at se på. Bilen var blevet forskriftsmæssigt vedligeholdt igennem de mange år. Det gjaldt dog kun det tekniske og eksteriøret. Interiøret interesserede ikke min morfar syndeligt. Det betragtede han som de huslige sysler: Det var ikke noget mandfolk tog del i!

Bilen var derfor ikke specielt pæn indeni. Overtrækket på sæderne var

falmet, mørkt og hullet, både af slid og af cigargløder. Årtiers aske fyldte det kommodeskuffe-store askebæger. Loftet var skjoldet og gulligt af nikotin. Under sædeovertrækket var forsædets originale betræk så mørkt, at det i første omgang måtte overtapes med den brede, brune pakketape.

De syv års næsten-stilstand havde mørnet alt, hvad mørnes kunne. Bremsesystemet var utæt og virkede kun ved ihærdig pumpning - „spændende“, men uholdbart i længden. Udstødningen så heldigvis fin ud - kort efter faldt den af. Køleren så også fin ud - den blev lynhurtigt utæt. Sådan gik det med del efter del... min kone begyndte konsekvent at omtale Kaptajnen som 'Det Gamle Lort' ! Et geni havde monteret diagonaldæk foran og radial bag. Bilen sejlede som en balje i vindstyrke 12. Sammen med et slattent styretøj og et ditto gearskift var køreoplevelsen... tvivlsom og skuffende! 4 nye radialdæk og opstramninger/





Selv P-skiven er tidstypisk



En pude med bilens nummer og et tøjdyr hørte med i 50'erne og 60'erne.

justeringer diverse steder og det blev en helt anden bil, der pludselig kørte rigtig godt og forbavsende retningsstabil.

Sikkerhedsseler var der ingen af, men bilen var heldigvis forberedt til det. Hjemme hos os er det et 'must' at benytte s-sele, så der blev fluks sat en sele i hvert hjørne + en hoftesele midt på forsædet. Hvis nogen mener, at det er synd og skam...så må de selv om dét!

Vi havde meget bøvl med bremsesystemet. Det hele var jo udskiftet, men det viste sig umuligt at finde en ny original bremseforstærker, der virkede. Opel-specialisten Bent Simonsen i Jels skaffede mig adskillige brugte, der blev forsøgt, men ingen forblev tæt i mere end 14 dage. Slutelig måtte vi sætte en (ny) 2-kreds forstærker på - vistnok fra en Kadett. Forstærkeren måtte derfor flyttes fra bilens højre side til venstre, hvor den

kun kunne være med hyl, skrig og skohorn. Resultatet var overraskende godt og betryggende: Den bremse fremragende ! Det kom derfor til at tage meget længere tid end forventet at få bilen gjort klar til syn og ejerskiftet. Det skete først i sommeren 1993, 1½ år efter overdragelsen. Det var første gang, at jeg oplevede, at en bilinspektør kunne være nærmest kærlig ved et køretøj. Stor fornøjelse. Et år efter blev min kone Granada totalskadet, så hun overtog Sierraen og Kaptajnen blev ophøjet fra hobbybil til en del af husholdningen, der skulle varetage min daglige transport mellem Amager og Ballerup. Det kom den til at gøre et helt år, hvor den kørte ca 12000 km uden væsentlige problemer.

Trods en størrelse og en cw-værdi som en kampvogn var og er den rimeligt økonomisk. 8-9 km/l ved daglig brug. Ca. 10 på langture og på motorvej, hvis tempoet holdes adstadigt og der ikke er for megen mod-

vind. Min morfar påstod, at han kørte 12, men det har jeg nu aldrig kunnet gøre ham efter.

I 1995 fik vi et fornuftigt tilbud på en ret ny Opel Vectra, som min kone fik. Jeg fik Sierraen tilbage og kunne skåne Kaptajnen lidt - specielt om vinteren. Den måtte imidlertid fortsat stå på gaden og jeg kunne da godt se, at forfaldet kom til den, omend det heldigvis gik meget langsomt, end Frederik havde spået.

Det var rart at kunne lade Kaptajnen stå i vådt og koldt vejr, hvor den ikke er særlig handy. Der er ingen elbagrude, blæser-kapaciteten er begrænset og viskerne, som selvfølgelig er uden interval-mulighed, betjenes ved at jage armen igennem rattet, henover ratgearstangen og vippe kontakten. Bykørsel under disse forhold er så absolut en fuldtidsbeskæftigelse. Varme-kapaciteten er OK, selv i frostvejr, men man er altid nødt



til at ha' mindst én trekantrede åben for at holde ruderne rimeligt gennemsigtige. Uanset temperatur og vejrlig udenfor må man acceptere selskab af en hel del kold luft. Det kan nemt skabe mis-hag ombord.

I 1998 skete noget banalt, som fik fatale følger: Den måtte have en ny termostat. Desværre fik jeg en, der var for varm, så motoren blev over-
varm et par gange. Den brændte stempelringene i 5 af cylindrene. Den havde da kun kørt 147.000 km. Bittert. I stedet for at påbegynde en hovedreparation fik jeg fat i en brugt - meget brugt - motor. Kilometer tal var ganske ukendt. Samtidig fik jeg en anden gearkasse, da de lave gear var begyndt at synge lidt vel højt. Den 'nye' motor var i tvivlsom stand med mange defekter og mangler, som vi fik klaret ved at flytte dele over fra den gamle. Resultatet blev derefter: Den kører. Den kører dog langtfra så godt som den gjorde før.

Lyden er ikke helt så sund længere. Den føles langsommere og den er iøvrigt også en smule mere tørstig. I bdyndelsen havde den problemer med altid at holde olietryk, men en Swedol-kur og eksperimenter med forskellige oliefabrikater har haft positiv effekt.

I 1999 blev den indkaldt til det første periodesyn. Bilen var nu klart mærket af årene på gaden og den trængte både til rustarbejde og en heloplakering. Et par parkeringsskader pyntede heller ikke. Den havde flere tekniske smådefekter og udestående servicearbejder. Den havde ingen sikkerhedsmæssige defekter og årene taget i betragtning var den fortsat i en så rimelig stand, at der var masser af arbejde videre på.

Jeg besluttede, at den skulle sættes helt i stand. Selvom min kone generelt synes, at vi har en bil for meget - Kaptajnen forstås - så havde jeg uhyre svært ved at skille mig af med den. Begge mine forældre var nu døde, min morfar var den eneste i famili-



en, der fortsat levede. Han rundede 100 år i 1999. Han blev så glad, når jeg kom forbi plejehjemmet med Kaptajnen. Morfar havde efterhånden ikke styr på ret mange ting, men Kaptajnen lavede ham altid gevaldigt op. Jeg kunne ikke nænne at afhænde den, så længe han levede. Ifølge mine to drenge er Kaptajnen 'den bedste bil vi har' - det gør jo også indtryk.

Synet blev udsat, pladerne deponeret hos forsikringen og jeg aftalte totalreovering med Bent Simonsen, som i alle årene havde været behjælpelig med at skaffe mig alverdens dele til bilen.

Bilen blev fragtet til Jylland, blev totalt adskilt, alt rustarbejde blev lavet, det hele blev sandblæst og lakeret i en meget smuk, mørk Peugeot-metalblå, som specielt 406'eren havde duperet mig med. Selv forsædet kom omsider forbi en sadelmager og fik nyt betræk. Sluttelig fik den statens velsignelse, så nummerpladerne kunne hægtes på igen.



Som man kan se er der intet gjort for at shine motorrummet op. Alt er urestaureret. Men den går fremragende.



årene, når bilen havde fået malet en skærm, en klap eller 1/2 langside.

Samtidig med renoveringen rundede Kaptajnen 35 år. Vægtafgiften røg ned på det kvarte og forsikringen lempede pludselig vilkårene betragteligt. Nu koster det faktisk noget mindre end 2000 kr om året i disse faste udgifter at holde pladerne på bilen. Jeg besluttede, at efter renoveringen, så skulle det være slut med livet på gaden. Nå nej, ikke helt, men i hvert fald om vinteren. Jeg lavede en aftale med en bilven fra svigerfamilien: Kaptajnen fik lov at tilbringe vinteren inden døre på Møn, sammen med en Trabant, en Mustang og en håndfuld motorcykler. Og det har jeg håb om, at den får lov til igen...

Bilen har nu kørt 158.000 km - heraf godt 11.000 med den 'nye' motor og gearkasse. I juli var den til syn igen (synet i august 2000 var et udsat syn, så den blev indkaldt igen inden jeg havde fået hevet den ud af vinterhiet i april). Igen blev den særdeles nænsomt behandlet af en overordentlig flink bilinspektør, der tilfældigvis havde „trådt sine barnesko“ i sådan en. Den fik prædikatet: „Meget fin“ og eneste anmærkning var lidt olie-spild fra motoren...et spild, som vi har bøvlet en del med at få stoppet. Tåbeligt at skulle stille til syn to gange på mindre end et år, men rart med endnu et positivt møde med bilinspektionen.



Et opslag på edb'en i synshallen viste, at der er under 10 indregistrerede eksemplarer tilbage i Danmark. Sjælden er den i hvert fald. I de 9 år, jeg har haft den, har jeg aldrig mødt en tilsvarende i trafikken.

Kaptajnen fører nu en aftægtstilværelse. Jeg kører i den et par gange om ugen, når vejret er godt. Dertil kommer nogle familieture til Møn, hvortil vi jævnligt har behov for transport af 7 personer. Det er Kaptajn'n suveræn til - og vi kan nøjes med at køre i én bil i stedet for i 2. Vi har debuteret som „bryllups-ekvipage“ med pæn succes. Fornylig kørte vi sight-seeing i København med 3 gæster fra USA. De har både Lexus, Mercedes 'S' og BMW i garagen, så de var lidt svære at imponere. De syntes imidlertid at det var sjovt at køre i den aldrende bil, som vakte en vis opsigt i gadebilledet. Det mere dem at air-conditionering består i at parkere i skyggen og slå ruderne ud, at „central-låsning“ betyder at man render en tur rundt om hele bilen osv. At der ikke var servostyring i en så stor bil var en gåde for dem.

Som det er fremgået, så har jeg kendt min bil lige fra barnsben - både dens og mine. Jeg kender imidlertid ikke dens historie i dens første leveår; hvem der ejede den, hvor den boede, hvorfor den blev købt og solgt osv. Den har formentlig kun haft én ejer i dette år. Jeg kan se i de gamle papirer, at den var indregistreret med nummeret KL 41.437, og således har boet i Københavns-området, men andet fremgår ikke. Hvis nogen kan huske noget fra 1965-66 om en sådan mørkeblå bil med ovenstående KL-nummer, der ca. marts 1966 blev solgt til Oluf Svendsen (formentlig i Gladsaxe), så vil jeg være meget taknemmelig for disse informationer, så historien kan blive komplet. Jeg kan kontaktes på tel. 2488 9665.

Med venlig hilsen
Steen Busch
Svinget 5 I. tv.
2300 København S



Tekniske specifikationer:

Motor: 6 cyl. i række, 2605 cm³, boring: 85 mm, slaglængde: 76,5 mm, 115 hk v/ 4700 o/min, drejningsmoment: 20,1 kgm v/ 3000 o/min,

kompressionsforhold: 8,2:1

Gear: 4 fremadgående, ratgear, 32 km/t v/ 1000 o/min

Vægt: 1300 kg

Dimensioner i cm: L: 495, B: 190, H: 144

Dæk: 185 x 14

Tankkapacitet: 70 liter

Gennemsnitligt benzinformbrug (fabrik): 7,7 - 10,0 km/l

Tophastighed: Ca 155 km/t

Parade i Mulhouse



Mercedes 1902.



Panhard PL cabriolet ca. 1960.



Cottereau 1906.



Mathis (lokal tilvirkning!) 1926.

På vores ferietur til Frankrig ramte vi i Mulhouse ind i „La grande parade de l'Automobile“, cirka 70 fine køretøjer op og ned ad boulevarden. Det var sidst i juli og både fotograf og kamera blev meget varme, men det var en stor oplevelse.



Delahaye 1927.



Citroën C4 1930.

Førenden fra Frankrig var der deltagere fra Schweiz, Tyskland og Belgien. Årgangene i billedteksterne er anslåede, men nok ikke helt ved siden af.

Kaj Sørensen



Facel Vega V8 1963.



Peugeot 401 1935.



Peugeot 402 Darl'mat 1938.

Berliet 65 CV diesel 1948 (både denne model og en større Berliet med den meget karakteristiske „franske“ totakts diesellyd kørte i Danmark, Irma var blandt brugerne. Red.)





Digital fotografering som hjælp ved projekter

Inspireret af den fine artikel vedr. Thorkil Ry Andersen (Veteran Tidende nr. 305, nov. 2001) og dennes fantastiske tegninger, faldt jeg over bemærkningerne om, at 'vi andre', når vi skal fastholde detaljer under restaureringsprojekter, benytter fotos, hvor Thorkil Ry lavede disse fabelagtige detailtegninger.

I den forbindelse fik jeg lyst til at skrive lidt om de muligheder, den moderne computerteknik tilbyder, som et alternativ til de streg-skriblerier og fotografier, vi almindelige mennesker kan lave. Jeg har selv i tidligere tider benyttet begge metoder, men mine tegninger var stort set umulige at tyde efter et år, når hukommelsen var slået fejl. Desuden er det ikke altid let at finde de tegninger, man mener at kunne huske blev lavet på et stykke oliepletet papir for lang tid siden. Med fotografier er problemet tit, at når billederne kommer tilbage fra fremkaldelse, er det svært at genkende motivet. Mine billeder har altid haft en tendens til at være, mildt sagt, uskarpe og motivet var tit klippet af i kanten. Resultatet har ofte været, at de små detaljer, man gerne ville fastholde, var umulige at genkende og værdien derfor meget begrænset. Jeg er, selvfølgelig, helt sikker på, at disse problemer skyldes en fejl i mit kamera, men det forunderlige har været, at alle de kameraer, jeg har benyttet, har haft den samme fejl. Og når man ser billeder af sammentype, som andre har taget, må man konkludere, at det er galt med rigtig mange kameraer!

Til sidst kan jeg også nævne, at der går en vis tid fra man tager en konventionel film, til den er fremkaldt, og i mellemtiden er man sandsynlig-



vis gået videre i projektet og dermed er det for sent at lave billederne om, når de kommer retur fra fremkaldelse og man indser at detaljerne er uigenkendelige.

For de mennesker, som kun interesserer sig for artikler om den tekniske proces vedr. gamle køretøjer, er det nok tid at stoppe her, idet jeg vil beskrive, hvordan man med moderne teknik kan kompensere for nogle af de problemer, man ellers kan få med at dokumentere og fastholde detaljer og et restaureringsforløb.

Hjælpen kommer i kraft af de nye digitale kameraer, som, kombineret med en pc og det tilhørende program

kan tilbyde muligheder for hurtigere at genkende de fejl, som man almindeligvis laver, når man fotograferer. Jeg skal understrege, at jeg ikke besidder nogen fototeknisk viden, og når folk snakker om ASA-tal, brændvidder og lukkertider er jeg fortabt. Men netop fordi dette handler om de problemer man får, fordi man ikke forstår disse ting, kan det være interessant for andre.

Teknikken i et digitalkamera, i den klasse almindelige mennesker kan få råd til (3.000 – 5.000 kr), er egentlig simpel at forklare. En lysfølsom chip sidder bag en almindelig konventionel optik. I stedet for at fastholdes på en filmstrimmel vil det indgående lys



belyse denne chip. Chippen består af en masse punkter (pixels), som hver aflæser lysintensiteten og dermed kan sammenstille et billede med lysstyrke og farve. Når chippen er blevet belyst i objektivets åbningstid, gemmes billedet på et kort af forskellig type og størrelse. Dette kort kan så 'tømmes' over i en pc og hermed kan billedet ses på en almindelig pc-skærm.

Kvaliteten afhænger af flere ting. Selvfølgelig antallet af pixels (normalt fra 2.1 million og op), men også af optikkens kvalitet (vælg en mærkevarer) og af en evt. zoom. Mange digitale kameraer har digital zoom. Dette betyder at zoom ikke foregår via optikken, men via noget program inde i kameraet. Dette er tæt på uanvendeligt; køb altid et kamera med optisk zoom, hvis man ønsker zoom (og det gør man).

Til alle kameraer medfølger program, så man kan få billederne ind på pc'en og et forbindelseskabel (USB-kabel er klart at foretrække, pga hastigheden for overførsel), men såfremt man skal organisere de utallige billeder, man begynder at tage og manipulere med, kræves almindeligvis ekstra programmer, men der kan findes gode programmer af denne type gratis eller til få hundrede kroner.

Og hvad er så egentlig fordelene? Jo, på et digitalt kamera er der en lille

skærm, på hvilken man kan se billedet, inden man tager det. Dvs. at man kan undgå et få afskåret motivet på de forkerte steder, og man kan afprøve forskellige vinkler og zoomindstillinger, inden man trykker på knappen.

Når billedet er taget, kan man på samme lille skærm straks se billedet og vurdere om det er skarpt nok, og som man ønskede det. Er det ikke det, kan det slettes straks, og man kan prøve igen. Ingen udgifter til film og fremkaldelse.

Når man vænner sig til tanken, tager man masser af billeder af detaljerne. Man fjerner straks de billeder, der tydeligvis ikke var gode nok, og når kameraet er fyldt op (afhænger af størrelsen af det monterede kort, som billederne gemmes på) går man ind til pc'en og tømmer kameraet. Igen kan man vurdere billederne, fjerne dem, der ikke er gode nok, og i ro og mag vurdere dem alle. Og så ud i værkstedet igen, indtil man er tilfreds. Pludselig oplever man, at man kan producere en meget vigtig informationsbase omkring sit projekt, som kommer en til gode senere, både i genopbygningen og endnu senere, når nostalgien kommer op i en. Når først kameraet er indkøbt er billederne 'gratis', så der er ingen grund til at spare på motiverne.

Enkelte kameraer har også en mulighed for at optage en lydsekvens (op til et par minutter) til hvert motiv. Et sådant var jeg valgt, idet man så kan indtale nogle ord om detaljer, man gerne vil huske, til genopbygningen. Jeg bruger også denne mulighed ved arrangementer til at knytte f.eks. motorlyd til billeder af gamle køretøjer. Når man så ser billedet på pc'en bliver denne lydsekvens automatisk afspillet.



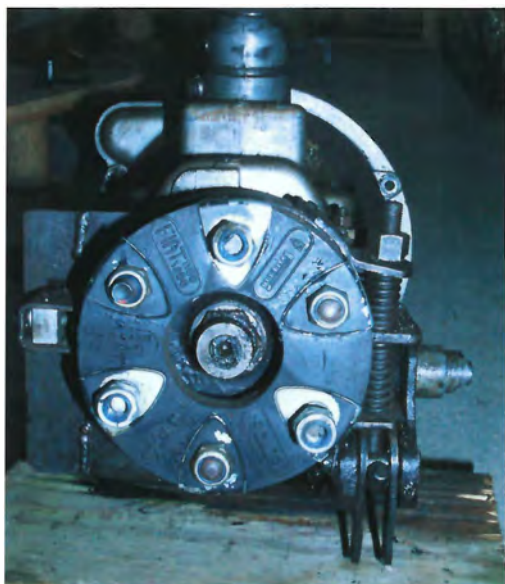
Når man ser billedet på pc'en har man også mulighed for at zoome kraftigt ind på detaljer i motivet. Igen med kvalitets-tab, men absolut anvendeligt i mange situationer.

Og hvad så hvis man gerne vil have et billede ud på papir? Jo, med en god farveprinter og godt papir kan man selv printe billeder ud i 'næsten' fotokvalitet. Og det er virkelig tæt på fotokvalitet!

En anden løsning er, at man kan sende billeder, enten som e-mail eller via diskette/cd til nogle fotohandlere, som så kan printe billeder i ægte fotokvalitet. Jeg bruger selv denne løsning, idet det i praksis er sjældent, at man har brug for papir-kopier og investeringen i printer og papir og blækudgifter kan sandsynligvis ikke retfærdiggøres, hvis det er det eneste behov, man har for farveprint i god kvalitet.

Der sker en rivende udvikling indenfor digital fototeknik. Priserne falder teoretisk, men i praksis bliver kameraerne bedre og bedre til samme pris. Jeg vil dog tro, at man om få år vil se, at det bliver mere almindeligt at folk køber digitale kameraer end den 'gammeldags' type. Men som med alt elektronisk isenkram er problemet at finde det tidspunkt, hvor man synes, at pengepungen passer til det, man får ud af investeringen.

Frank Petersen





KDAK 100 år

Den ærværdige Kongelig Dansk Automobil Klub, ved kontorchef, senere generalsekretær Vagn Loft, var selvskreven medstifter, da Dansk Veteranbil Klub opstod i 1954. Initiativtageren, O.T. Neel, havde fået både KDAK's blad Auto og FDM's Motor til at trykke indbydelsen. Men FDM var ikke med ved det stiftende møde.

KDAK havde tre år før fejret sit 50 års jubilæum, klubben nåede også at fejre 75 år, men da var den på en forrygende nedtur, og få år efter led klubben en uskøn død. I juli 1978 kunne man hos P. Herholdt Jensen komme til KDAK's konkursauktion. Jeg var der selv, og det var en mærkelig affære. Hovedparten af det udbudte var møbler og inventar, spise-

stel, gaver fra udenlandske klubber. Det meste gik for over vurderingen, men for eksempel spændende gamle løbspræmier, der i tidens løb var gået retur til klubben fra vinderne eller deres arvinger, indbragte forholdsvis lave beløb. Jeg husker at Svend Engstrøm købte en stor sølvpokal, og for øvrigt flere flasker champagne, som han lod springe i auktionslokalet.

Dyrest blev et engelsk lygteur, gave fra The Automobile Club ved 50 års jubilæet i 1951. Hammerslag ved 22.000 kroner. Dernæst et teaktræs vægskab med glasskydedøre og 109 vognemblemer fra udenlandske søsterklubber. Kr. 14.800. Jeg ved at skabet senere blev splittet i de to halvdele og havnede hos to forskellige. Hvor er det nu? Og hvad blev der af

70 blå slips med KDAK's bogstaver? Vurderet til 200 kroner og med hammerslag ved 260. Et maleri af Christian X, stående i garderuniform, slæbte sig med 4.400 kroner lidt over vurderingen.

Selv købte jeg en indrammet, falmet plakat fra den anden biludstilling i København i 1902, tegnet talentløst i fransk stil af Carsten Ravn, men virkelig dansk bilhistorie. Den havde hængt i KDAK's klublokaler, for tæt ved et vindue. Nu deponeret i vores lokaler i Nivå. Jeg har siden fundet ud af at der er bevaret i hvert fald en til, og ikke slet så falmet. Dansk Automobil Klub, dengang endnu ikke kongelig, havde arrangeret udstillingen sammen med Industriforeningen.

AUTOMOBIL UDSTILLINGEN i KJØBENHAVN

APRIL 1902

Foranstaltet
af
Dansk Automobil Klub
og
Industriforeningen



Ved stiftelsen i 1901 var det vigtigste at give bilismen goodwill hos myndigheder og almenhed – hvad er bedre end en biludstilling? Cykelbranchen kom DAK i forkøbet med udstillingen i Koncertpalæet, men ganske kort efter fulgte den i Industriforeningen med DAK som medarrangør. Den indrammede plakater hang siden i klubbens lokaler i alle årene, den var fx også med på KDAK's stand på en udstilling i Forum. Nu befinder den sig i DVK's lokaler i Nivå. Her gengivet efter et mindre falmet eksemplar:



DAK oprettede en chaufførskole. Ikke noget med glatførekursus, derimod var det vigtigt at kunne lappe. Eleven overvåges af to koryfæer; konsul V. Ludvigsen (fungerende præsident 1908-09, det var ham der tog Hellesens Enke på batterierne) og overretssagfører Meyring i imponerende mundering.



Ingeniør F. Schmitto var en af motorismens mest fremtrædende mænd. Her er han blevet leder af Taxamotor Teknikums køreskole – det er ham med foden på trinbrættet. Den 2-cylindrede Renault er af samme type som hovedparten af Københavns (og Paris') bildrosker.

Der skete det mærkelige at det advokatkontor, som var kurator i konkursboet, mange år efter henvendte sig til kollegaen O.T. Neel. Man var kommet i tanke om at der langt fra var ryddet op efter KDAK, der lå endnu store mængder arkivalier og paraferalia på lager i Æbeløgade. Vi fik lov at hente det hele, Svend Dråby skaffede plads i et antikt pakhuis i Københavns Frihavn, og der kravlede jeg så rundt i et års tid og sorterede. Det mest ubrugelige blev kasseret, bøger uden forbindelse med emnet blev solgt (for en slik) til en antikvar. Af resten kom det mindre interessante til at stå i mange år i min garage, det er derfor jeg så sent er kommet i gang med at køre i gammel bil. Det var brevmapper og kartonkassetter med regnskaber og korrespondance. Nu er det på DVK's fjernlager. De mere interessante ting blev fordelt mellem Nivå og redaktionskontoret, blandt

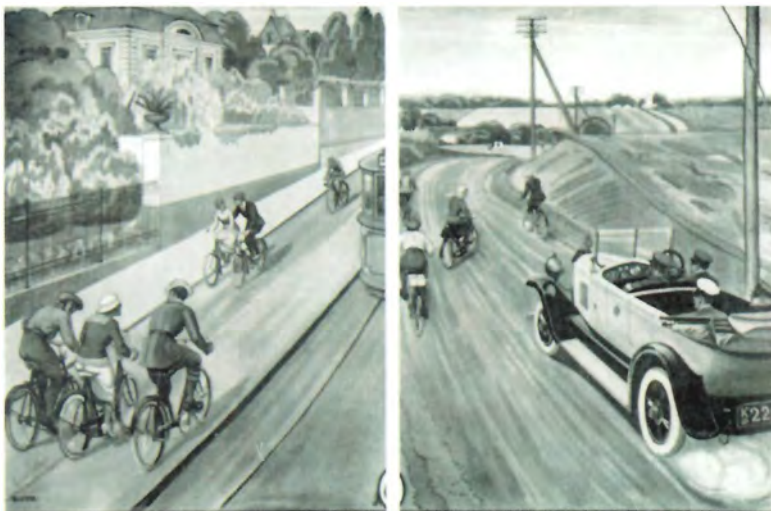
andet gamle protokoller med navne på folk der søgte optagelse i KDAK – man skulle anbefales. Blandt det bedste var de indbundne årgange af medlemsbladet Auto fra 1915 til 1939. Dog manglede to bind, de blev nemlig solgt på auktionen – til et DVK-medlem der siden ikke har villet skille sig af med dem uden at få noget lige så værdifuldt i bytte. Og hvad er det?

Allerede før det gik helt galt havde jeg min gang i KDAK's sidste domicil, en kedelig villa på hjørnet af Frederiksberg Alle og Platanvej (hvor for øvrigt en stor del af arkivalierne lå i en utæt garage). Da enden var uundgåelig gav den daværen-

de generalsekretær, Per Bonde, mig gedulgt lov til at fjerne resterne af klubbens fotoarkiv. Når jeg siger resterne er det fordi jeg nogle år forinden, da KDAK endnu havde til huse i Hotel Imperials bygning, havde lånt billeder fra det – og nu kunne se at meget var forsvundet. Hvorhen? Der manglede for øvrigt også sidenhen nogle af protokollerne – de siges at ligge hos en mand i Skodsborg. Må vi ikke nok få dem!

Hvorfor og hvordan den fordums så

Et par af de populære anskuelsestavler; bilen er klubbens egen tjenestevogn, en Steyr.



Kør ikke flere ved Siden af hinanden. Slip ikke Pedalerne.

Kør i rigtig Side. Kryds aldrig Vegen i sidste Øjeblik.



En tidlig version af KDAK's hotelskilt. Trykt på præget zinkplade. Senere versioner var blå og på glas eller aluminium.



Gennem de fleste af årene havde KDAK meget imponerende ekspediti-
onstokaler. Her er det på Palads Hotel.



Generalsekretær Ipsen, med sort kasket, var KDAK's energiske leder i en
årrække. Den digre mand er Ove Bendixen, bil- og motorcykelforhandler og
deltager i Fanø-løb.

dominerende "nationale" og kongelige automobilklub gik ned skal jeg ikke komme ind på. Men en anelse forsinket riste den en rune i anledning af 100-året for stiftelsen.

Det var altså i 1901, to af de rigtige bilpionerer, grossererne Holger Hassel og Cornelius Steffensen, 29. september mødtes med nogle andre herrer i Koncertpalæet (senere kaldet Odd Fellow Palæet) og stiftede Dansk Automobil Klub. Hassel og Steffensen havde ejet nogle af de første biler i landet, Steffensen blev senere H.C. Christiansens meddirektør i Dansk Automobilfabrik. De andre stiftere var overretssagfører Phister, oberstløjtnant Pade og redaktør J. Klugmann, og den første formand blev kaptajn, senere kammerherre, V.C.A.O.G.A (til daglig: Axel) Baron Blixen-Finecke. Og så bevægede man sig i øvrigt på det plan i mange herrens år, med formænd og præsidenter af rang. Fra 1910 til 20 var det udenrigsministeren i ministeriet J.C. Christensen 1905-08, kammerherre F.C.O. Lensgreve Raben-Levetzau, far til en noksom bekendt senere ejer af et vist bilmuseum. I to perioder, 1920 til 38 og 55 til 57 Hans Kongelige Højhed Prins Axel, desårsag ~~Karl~~ Karl-Axel kaldet. Først i 73 fik man en formand ved navn Hansen – men da var det for sent. KDAK havde et for fisefornemt anstrøg, var ikke i pagt med tiden, og Forenede Danske Motorejere, skønt næsten lige så gammel som KDAK, buldrede frem. Til stor forskel fra de mange år, da KDAK var et helt domineren-

de talerør for Danmarks bilister. I 1909 var der 375 biler. 100 af dem var bildrosker. De resterende 275 var fordelt på cirka 200 bilejere. 140 af dem var medlemmer af KDAK.

Men skal vi ikke tage nogle hovedpunkter i klubbens historie:

Dansk Automobil Klub stiftes i 1901, som ikke blot den første motorklub i Danmark, men i Norden. Og kun 4 år efter den kongelige britiske automobilklub. DAK får kontor hjemme hos den første formand, Blixen-Finecke, Vesterbrogade 8.

I 1902 er Dansk Automobil Klub medarrangør af den anden danske biludstilling og entreterer med "Nordisk Cykle- og Motorfagblad", der bliver medlemsblad.

1904: DAK flytter til Bredgade 45,

hjemme hos forretningsføreren, ingeniør Schmitto.

I 1907 sluttes klubben sammen med Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark, der var stiftet i 1905. Et teknisk udvalg oprettes.

I 1908 bliver DAK medlem af Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus – og flytter til lokaler i det daværende Hotel Kongen af Danmark, Holmens Kanal 15. Og senere samme år til Bredgade 3. Ligeledes i 1908 får DAK tidsskriftet Motor til medlemsblad, og DAK står som arrangør af det indtil da største billøb herhjemme, pålidelighedsløbet Jylland Rundt..

I 1909 opretter en udbrydergruppe Forenede Danske Motorejere og tager bladet Motor med sig. DAK's blad hedder fra da Auto. Initiativta-



På et grænsekontor kunne vartegnet med metalbåndene og vognemblemet også finde plads.



KDAK gjorde sig gerne bemærket i offentligheden, som her ved indvielsen af Storstrømsbroen. FDM var også med – men betydeligt længere tilbage i geleddet.

KDAK's filialkontor i Esbjerg.

ger til FDM var for øvrigt den i artiklen om Storm P. omtalte skibsreder Johnsen. DAK forsøger forgæves at få lokalfællesskab med Kongelig Dansk Yachtklub.

I 1910 flytter DAK til Østergade 26.

I 1912 bliver Christian X efter sin tronbestigelse protektor og DAK bliver til Kongelig Dansk Automobil Klub. Som udgiver sin første håndbog.

I 1913 lancerer KDAK de emblemer og vognmærker, der i resten af klubbens levetid er dens kendetegn. Og flytter til større og bedre lokaler i Paladshotellet, hvor der desuden ind-

rettes klublokaler, som bliver meget benyttet af medlemmerne.

1914: Fortjenstmærker for privatchauffører indføres.

1915: Et teknisk kontor oprettes til rådgivning for medlemmerne, under ledelse af artillerikaptajn M.A.A.P. Christiansen. Det fungerer nogle få år.

1917: KDAK får amtsrepræsentanter.

1918: KDAK og FDM er nu på talefod og opretter i fællesskab et vejtafleudvalg og samarbejder derefter også om at påvirke myndighederne.

1919: Overenskomst med Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring (i 75 års jubilæumshæftet står fejlagtigt 'Arbejdernes').

1920: KDAK er med ved den første kongres for de nordiske motorklubber.

1922: KDAK opretter sønderjyske filialkontorer og der indføres juridisk assistance for medlemmerne.

1923: Adressen er nu Rådhuspladsen 77. Der er sekretariat, turistafdeling, juridisk kontor mm.

1926: Tanken om egen bygning rej-

ses på generalforsamlingen. Samme år oprettes Dansk Motor Sports Råd.

1927: KDAK får filialkontorer i Odense og Ålborg.

Og i 1928 i Esbjerg, Haderslev og Helsingør.

1929: Der indføres et nyt lastvogns- emblem og fortjenstmærker for chauffører i den tunge transportsektor.

1931: KDAK får filialkontor i Sønderborg.

1933: Hovedkontoret flytter til Vesterbrogade 2E – udenfor er der i en årrække kontrolpunkt for Monte Carlo rallyerne. Samme år oprettes Motororganisationernes Fælles- Repræsentation.

... Som KDAK's generalforsamling i 1935 med stort flertal vedtager at træde ud af. Og man frigør sig for forbindelse til forsikringselskaber.

1936: Ny vedtægter, der styrker repræsentantskabets indflydelse – dets medlemmer vælges i de enkelte politikredse. Hensigten er bedre at kunne fremføre ønsker og krav over for myndighederne.

1939: Hovedsædet flytter til Dagmarhus.

1941: I besættelsens andet år får Hitler brug for lokalerne i Dagmarhus og KDAK flytter til Nørre Farimagsgade 3-5, overfor Ørstedsparken –

NYHED! **NYHED!**
Enestaaende smuk belyst Vejviser
 i Forbindelse med den landskendte kanelerede
SIFA Refugelys-Sojle



SIRENE- OG SIGNALFABRIKKEN
 TAARBÆK STRANDVEJ 126 KLAMPENBORG

KDAK's pudsige vejskilt, her kombineret med et helle – begge dele blev fremstillet af SIFA i Tårnbæk.



Mange hundrede chauffører gjorde sig i årenes løb fortjent til KDAK's hæderstegn af forskellige grader, som her overrækkes ved generalforsamlingen i 1963. Der var virkelig standsforskelse: Finere end med tre stjerner og egeløv kunne det ikke blive.



Men også medlemmerne blev påskønnet for trofasthed – med et sølvskilt efter 25 års medlemskab.

bemærk, det var i de år da man virkelig kun kunne fare i mag.

I efterkrigsårene er KDAK særdeles aktiv på alle fronter, ikke mindst færdselspropagandaens og turismens. Men vi springer til tresserne, hvor KDAK får domicil længere henne ad gaden, i det ny Hotel Imperial på hjørnet af Farimagsgade og Gammel Kongevej. Endnu går det godt, ikke mindst med rejsebureau og anden turisthjælp.

1976: Flytter ind på Frederiksberg Alle 41 – den rivende nedgang er begyndt, men paradoksalt nok bor man omsider i "eget hus".

1978: SLUT.

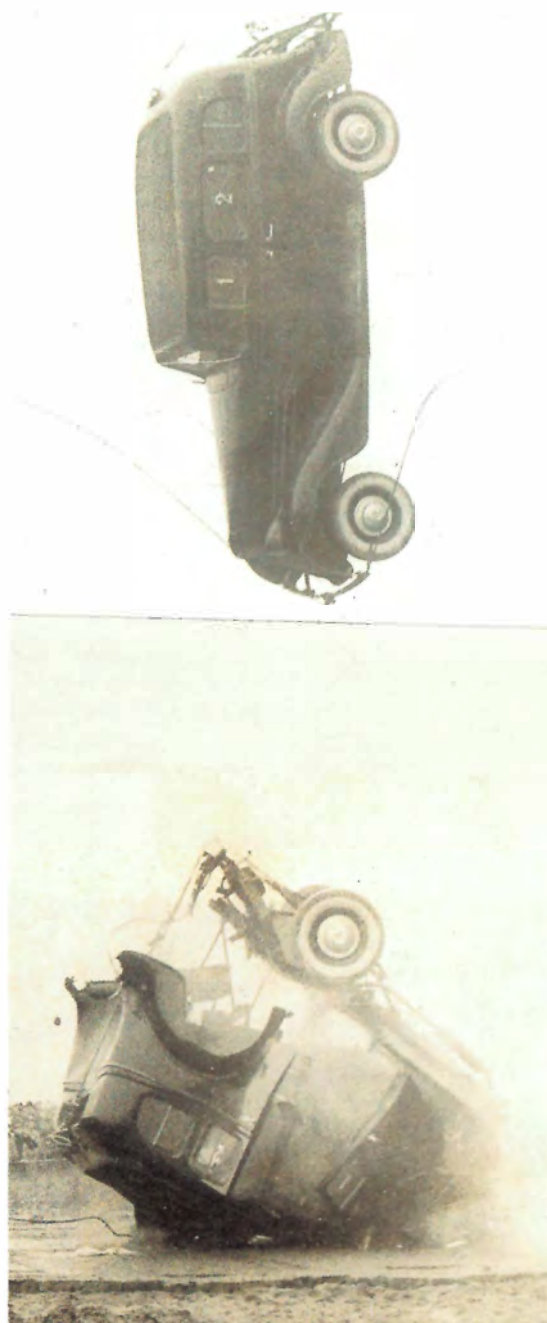
Det er svært i dag at forestille sig hvilken faktor KDAK i mange år udgjorde i samfundslivet. Klubben arbejdede altid for færdselssikkerheden, som nævnt med opstilling af vejtaavler, både advarselstavler og vejvisere. Blandt de sidst nogle med et kuglerundt vartegn, dannet af metalbånd og med ca. 40 cm diameter. KDAK var blandt de stærke tilskynere til moderniseringen af vejnettet og til bygningen af Storstrømsbroen og den første Lillebæltsbro. Tilbage i tyverne lod KDAK fremstille trykte anskuelsestavler til at hænge op i skolestuerne, i dag er de samleobjekter. Senere var der et snævert kampanjesamarbejdet med Rådet for Større Færdselssikkerhed. Et særligt kælebarn var skolepatruljerne, som blev dannet i efterkrigsårene. I nyere tid oprettede KDAK vejpatruljer og

prøvestationer og arrangerede frivillige syn hos Statens Bilinspektion. Var også med i internationalt samarbejde om campingpladser og drev selv en campingplads ved Henne Strand.

Vi har nævnt at KDAK's medlemsblad fra 1909 hed Auto. Det forholdt sig med KDAK som med FDM og for eksempel også de store sejlklubber, at de købte sig ind i eksisterende blade. Auto blev stiftet i 1894, det hed da Cyclen og blev udgivet af den aktive cyklist Johannes Hansen Ott, også kendt som grundlægger af det populære vittighedsblad Klods Hans og senere som forretningsfører for dagbladet Politiken, men som døde allerede i 1906. Så snart motorkøretøjerne viste sig, blev de naturligt stof for Cyclen, der i 1901 skiftede navn til Auto-Cyclen. Bladet havde stadigvæk skiftende udgivere og redaktører, indholdet blev efterhånden udelukkende motorkøretøjer, men først i 1922 blev redaktionen af Auto overtaget af KDAK's generalsekretær, kaptajn Ipsen. Det var dog stadig ikke KDAK, der stod som udgiver, derimod på det tidspunkt den også i anden bilsammenhæng kendte V. Richter Friis.

KDAK havde som sagt mange jern i ilden. Foruden de nævnte regional-

Færdselspropagandaen antog mange former – her lader man en bil falde fra 4. sals højde for at anskueliggøre skaderne ved et møde med en mur med 80 kilometer i timen.





Skal man nu nøjes med at skrue vognmærkerne på kølgeritteret – eller have dem på en fin plade med forkromet kant? Og måske endda sætte vimplen på forskærmen.



Robert Nellemann sætter af sted mod Monte Carlo i 1950.

kontorer i provinsen var der kontorer ved grænseovergangene. Efterhånden oprettedes en chaufførfond, der efter anbefaling af en arbejdsgiver tildelte såvel erhvervs- som privatchauffører hæderstegn. Men som også efter ansøgning fra pensionerede chauffører selv, eller deres enker, uddelte legatportioner ved juletid. Af en størrelse der i dag virker som pinlige almisser, men eftertragtede var de, og de faldt åbenbart ofte på et tørt sted. Det var andre tider!

KDAK var en tid fremtrædende inden for bilsporten, og havde den internationale hovedorganisations danske sportsmandat. Ret tidligt afstod KDAK dog fra selv at arrangere større motorløb, pånær økonomiløb og orienteringsløb, men endnu i efterkrigsårene var det en københavnerbegivenhed, når Monte Carlo rallykørerne gjorde holdt ved kontrolstedet i København foran KDAK's kontorer. Om KDAK's engagement i og gradvise farvel til motorsporten læser man bedst i Dansk Automobil Sports Unions 50 års jubilæumsbog "Dansk Bilsport i 50 År", hvor Morten Alstrup kyndigt og læseværdigt redegør for emnet.



Efter KDAK's konkurs blev der gjort forsøg på at føre KDAK-Sport videre, herunder at gøre krav på navnet. Der findes i dag fem regionale versioner af Kongelig Dansk Automobil Klub-Sport, der er tilknyttet Dansk Automobil Sports Union. Bedst organiseret og mest livskraftig synes KDAK-Sport Fyn at være. Klubben oplyser at være stiftet i 1959.

Da KDAK fyldte 50 år (tre år før stiftelsen af DVK) blev det markeret med et veteranbilløb, det første herhjemme med udenlandsk deltagelse. Og jubilæet gav anledning til at Hammel-vognen blev draget frem og restaureret, og derefter kom til at køre med i Brighton-løbet. Læs alt om Hammel-vognen i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 89-90-91 i 1987.

Frederik IX afløste sin far som protektor for KDAK og ved klubbens endeligt var Prins Henrik protektor. Formand blev afløst af præsidenter, men gennem alle årene var det sekretærene, senere tituleret forretningsførere og endnu senere generalsekretærer, som gjorde det store arbejde. Medstifteren Holger Hassel var honorær sekretær 1901 til 1906. Men tre navne lyser op: Ingeniør F. Schmitto (1906-09), kaptajn E.J. Ipsen (1919-1934) og Vagn Loft. Schmitto var en af de virkelige foregangsmænd indenfor dansk bilisme. Det var ham der var gift med Agnes Friis Schmitto, formand for Dyreværnsforeningen Svalen og hende der ikke kunne gø-

Det var en københavner-begivenhed når Monte Carlo rallyets deltagere var til kontrol i KDAK's lokaler i Øster Farimagsgade og vognene holdt langs gitteret til Ørstedsparken. Billedet er fra januar 1949, der er endnu førkrigsmodeller blandt de deltagende vogne.

re den mindste moskito fortræd, som Osvald Helmuth sang i "Dit Hjerte er i Fare, Andresen". For resten var Svalens populære sekretær, Nimbuskøreren Knud Johansen, også medstifter af DVK i 1954 og sekretær i vores første bestyrelse.

Cand. polyt. F. Schmitto styrede første gang et motorkøretøj i januar 1902, en tysk Klingenberg bil, og dermed var hans skæbne beseglet. Samme år i juni satte han sig for at køre en Vivinus (om det mærke se Veteran Tidende nummer 290, august 2000) fra København til Ålborg. Han startede fra Rådhuspladsen i København kl. 9 morgen – og nøjagtig 30 dage senere rullede han ind gennem Bispensgade i Ålborg. Men da var der heller ikke den del i vognen han ikke kendte grundigt. Og som ikke enten var blevet repareret eller helt nyfremstillet undervejs. Schmitto skrev senere bøger om biler og blev blandt meget andet kørelærer for taxa-chauffører. Han gled dog ret hurtigt ud af KDAK til fordel for en motorcykelklub og var i øvrigt i 1916 engageret i lanceringen af et imponerende, men kortlivet motorblad ved navn Kratos.

Til kaptajn Ipsens fortjenester må især regnes at han fra 1922 redigerede Auto og i 1926 skrev og redigerede KDAK's glimrende 25 års jubilæumsbog.

Vagn Loft blev sekretær på KDAK's kontor i 1947 efter en broget karriere i bankvæsen og som soldat i Den Danske Brigade i Sverige og det britiske militær, han var kontorchef hos KDAK da han var med til at stifte DVK i 1954 og KDAK's generalsekretær 1956 til 63. Derefter informationschef hos Carlsberg. Han huskes



Campingpladsen på Henne Strand blev drevet af KDAK.

især for sit store arbejde for færdsels-sikkerheden, men var også medlem af bestyrelsen for Dansk Automobil-sports Union, en årrække formand for dens sportsudvalg og fra 1962 præsident. Desuden formand for Dansk Motorsports Råd fra 71, redaktør af Auto i to perioder og skrev artikler i dagspressen om motorpolitiske, motortekniske og trafikale emner. Loft døde i 1976, han blev kun 59 år.

Det er blevet en temmelig kortfattet beretning om KDAK's virke. Den der vil vide mere kan læse i klubbens jubilæumsskrifter fra 1926, 51 og 76. Især det første, redigeret af generalsekretær Ipsen, er et vigtigt bilhistorisk kildeskrift. Ipsen beskriver en af KDAK's mange flytninger, den i maj 1908 til Bredgade 3. mezzaninen. Den foregik selvfølgelig pr. motor, en 4-tonns Daimler lastvogn. Ved rattet bilfabrikant H.C. Christiansen. På læsset tronedede sammen med inventar og møbler kontorpersonele og forretningsfører – og opfinderen Ellehammer, der tilfældigvis var til stede. Lastbilens importør, ingeniør Mathiesen, ansøgte derpå om dispensation til at køre et flyttelæs til sin egen sommerbolig i Tårnbæk – men fik afslag. Man måtte ikke forstyrre landliggerne på Strandvejen med motorkørsel! Blandt de interessante kilder til oplysninger om KDAK's tidlige historie er også et særnummer af Auto fra december 1924, i anledning af bladets 30 års fødselsdag, der nogenlunde falder sammen med motorkøretøjets formodede 30 års jubilæum i Danmark. Man er da endnu på det besynderligste glemsom om Hammel-vognens kørsel omkring 1887 og uvidende om at den endnu eksisterede. Den blev først genfundet et år efter.

Jeg nævnte DASU's jubilæumsbog, rigt illustreret, blandt andet med hjælp fra DVK's fotoarkiv – den bør ikke mangle i nogen bilentusiasts reol. Der er endnu enkelte eksemplarer tilbage hos DASU, de koster 149 kroner ved forudbetaling plus 29 kroner til forsendelse. Man kan kontakte Jørgen Bøgeholdt Jensen på 4326 2126 eller e-mail dasu@dasu.dk

O.E. Riisager

Generalsekretær Loft var i sit es når han kunne feste med sine skolepatruljer. Her en årsfest i Tivolis Koncertsal i januar 1961.



Det hændte at protektoren kom forbi Dagmarhus, hvor KDAK havde domicil til fælles med Det Danske Luftfartsselskab – så længe det varede.



Der var format over KDAK endnu ved indflytningen i Imperial-komplekset.





SKAL ... SKAL IKKE ...?

Jørn Jakobsen er et af de medlemmer vi har haft længst, og som de der kender ham ved er han et filosofisk gemyt. For en sikkerheds skyld vil vi forudskikke, at når han skriver om kontaktannoncer og samlever skal ordene ikke tages helt bogstaveligt.

Er der noget så spændende, ja nærmest dragende, som at læse kontaktannoncer – drømme sig ud i det helt vilde. Ringe og lave aftale med vedkommende ... hvad har man fået gang i? Hvilket da også bevirker at man kommer ud i nogle livsbekræftende oplevelser, som er så fascinerende – og nu venter efter en søvnløs nat.

Skulle man nu alligevel have gjort det ... det ku' da ha' været spændende ... Alle de associationer man er igennem i en sådan fase, det er både svært og spændende på én gang, sådan at skifte partner.

Men altid er der en masse krav, der skal opfyldes, og de er ikke afstemt efter ens følelser ... men penge og omkostninger.

15 uforglemmelige år var pludselig blevet historie, da min samlever var flyttet. En smertelig og vemodig sorg bredte sig – det var svært at absorbere. Det var trods alt mange år, vi havde haft sammen.

Ved et skæbnesvalg faldt jeg igen for den samme type, var det mon alle de frydefulde oplevelser, man havde haft sammen, eller var der tale om trykknarkomani, eller hvad ...

Fornyelse var det i hvert fald ikke, og det var den jeg søgte. Det er vel også sådan, de mest attråværdige er de dyreste, også i drift, desværre.

Og når man så drager sammenligninger med alle dem, som man tidligere har levet sammen med, har der nu alligevel været mange ret så spændende og markante imellem.

Buick, Singer, Durant, Ford, Volvo, Opel, Jaguar, Sunbeam Talbot, Horch, Chevrolet – og tænk engang, man er ikke tilfreds endnu. Et af livets store spørgsmål ... bli'r man aldrig tilfreds,

eller er det fremmed mad, der altid smager bedst?

Det er nu altid spændende, fascinerende, når man så har fået en aftale i stand. Hvad har vedkommende, er der noget spændende under opbygning, eller har man andre sammenfaldende interesser ... brochurer, modelbiler etc. Man kommer langt omkring i sine drømmerier.

Sådan en stor Buick, det er da en herlig flyder, der bare sejler derudad, og med et kraftoverskud uden lige. Ikke at forglemme de mange beundrende blikke, der følger med.

I ens beruselse glemmer man alt om benzinen, der bare stryger lige igennem.

Og det at komme med i amerikanerbilklubben, med de andre flydere og et helt andet klientel end det vanlige, et helt nyt univers.

Så var der jo også hende den forførende Giulietta, en lille ilter italienerinde i den smukkeste kreation, der må have sat mange hjerter i brand før mit. Hun var så hurtig på aftrækkeren, hun havde en udstråling, en udstødning, og et helt andet image. Var bare så forfinet, så forførende dejlig ... og med en smuk røv. Her ville man virkelig føle sig beundret.

Eller skulle man være til det helt nostalgiske? Gå tilbage til der hvor det hele startede, den spæde begyndelse? Her var nemlig en rigtigt fin gammel sag, ud af Chrysler familien, sandelig af velestimeret herkomst, må man sige. Stor uden at være det, men ville nok kræve vel megen omsorg. Ville heller ikke være særlig anvendelig – lidt langsom i optrækket. Nå, det kunne man måske vænne sig til.

Men smuk, bar sin alder med ynde, stabil og sikker, en rigtigt værdig repræsentant for tredverne.

Der var også den lille grønne topersoners, af samme familie som min nuværende – åben ikke at forglemme, en charmerende ting.

Det ville være dejligt – jow, jeg havde det i frisk erindring endnu.

Den havde nogle sprudlende køreop-

levelser, der ville opveje det upraktiske. Nå, det kunne jeg nu egentlig godt lide. Der er nemlig intet som en tur ud gennem Marselisborg Skoven, høre fuglene synge, lyden, duftene, og med en ruhåret på forsædet, ingen tvivl, han ville også nyde det.

Og så kunne man mere legalt være med i den eftertragtede klub. Skulle man lige ringe igen ... var han ikke til at tale med?

Barndommens erindringer, fascinationer sætter sig virkelig fast, præger én om man vil eller ej. Her var en 6-cylindret Ford, der til forveksling lignede en Aston Martin ... set i denne øjenhøjde.

Og så var den meget billigere, altså indenfor rækkevidde – måske lige knap så attraktiv.

Og dog mindes jeg, at den i barndommens gade virkelig havde status. Der var nu også hele 4 af slagsen i forskellige farver. Så påvirkningen var stor, og så kunne den flytte sig. Det betød ikke så lidt i ens unge univers. Nå, var det ikke ham der ikke ville af med den alligevel, var den ikke også for dyr – og lidt kedelig i farven. Var der ikke nogle forkerte lygter, han var nu heller ikke til at snakke med, havde han ikke også kat, så ka' det også være lige meget.

Nej, en Victor, den ka' ikke bringe ens p.. i kog eller andre følelser til live.

Hvad? har du stået der længe – jamen så sig dog VOV med de store bogstaver. Du bragte mig helt ud af min salige drømmeverden – vil du virkelig ud, og så i det vejr, det regner jo. Det bliver altså bare lige til Rådhusparken, at du ved det. Man skulle måske lige tage noget lækker med hjem ...? For skulle man ikke lige slå dem op ... bare lige for at få erindringen bragt lidt ajour – det er hverken til at løsrive sig og så skaber det jo et nyt billede af de uopnåelige, ikk'?

Hvor er det træls, sådan bare at være tilfreds.

Jørn Jakobsen

iz. 8.000. Foto sendes evt.
 Kim Larsen, tlf. 38803152.

DKW F8 Meister cab. 1939 sælges evt. bytte med
 billigere vogn.
 H. Svendsen, tlf. 74661251/26943194.

Ford Zodiac 1964, sorte plader, nysyn-
 set, pris kr. 58.000.
 Hev. tlf. 75866084/40332915.

Opel Rekord PI 1959-61
 pris kr. 1.000
 Hev. tlf. 399

Volvo Am
 comple
 Hev. tlf.

Ford A
 en del r
 Hev. tlf.

Fiat 127, r
 rust. Pas
 sidste par
 Helga Jørg.

VW 221 klein
 delbil. Bil
 for køber
 de dele
 sit. ny
 kamp
 gards
 bilen i
 sten Ste
 Steen Hev.

Opel Rekord I
 rimelig stand til p
 Edvin Hansen, tlf.

Ford A årg. 1928
 komplet, pris kr. 20
 Hev. tlf. 65372019

Triumph TR6 PI, kr. 110.000.
 Hev. tlf. 39182494

MG.B roadster 1973, british racing
 gamle sorte nummerplader. Har været
 milies eje fra ny. Utrolig velholdt p
 che og indtræk som nyt. Pris kr. 9
 tet.
 Hev. tlf. 23245115, bedst aften

Chevrolet 1917, center-dørs m
 stand, pris kr. 45.000.

Ford T 1927, 2-dørs sedan, b
 og godt kørende, pris kr. 55.000
 Hev. tlf. 86957442.

Citroën BH Normale 1953, M
 orig., sort, tidligere direktionsv
 Spritfabrikker. Har desuden kø
 skal synet, sidst synet 10.11.97.
 Hev. tlf. 65914016/20445901.

Ford A sports coupé, ældre restaur
 på sorte plader, pris kr. 95.000.
 Birger Blakø, tlf. 32949397, blakoe@fordv8.dk

DKW F7 1937, Cabriolet de Luxe, urest. 100%
 orig. og komplet, orig. papirer, 2 ejere, kr. 25.000.
 Hev. tlf. 36142662.

Mercedes Benz 280SE (126 WDB) 1981, mør-
 kebil, flot, bilen er fin og velbevarede, synet og ind-
 1.70000. 1.70000. 1.70000.

Bristol 400 Sports Saloon 1948, maroonrød, 2 lit.
 6-cyl. motor med 3 dobb. Solex karburatorer. Sjældn
 engelsk sport... 11.750 eksotenpl
 ner. Bilen... kørende, bar
 bla... Cup. Leveres
 plader og div.
 lark registre
 om denne

Ford A 1930, 2-dørs, totalrenoveret, nyt indtræk,
 orig. indreg. papirer, fremtræder som ny, pris kr.
 85.000.
 Ford A 1931, 2-dørs, adskilt, men komplet, men
 er renoveret, orig. indreg. papirer, pris kr. 19.000.
 Hev. tlf. 74669209.

Triumph TR6 1973, orig. lak magenta, USA mo-
 del, synet sidst i foråret 99, er kørende hvert dag.
 99.000.
 17586,
 hansen@compaq.com

matie 1970, Hvid, servostyring, kan
 meget ondyggelig restaurering med
 bl.a.: kofangere, alle lygter, pum-
 peklap, bagpanel og pyntelister.
 blæste og metalliserede for-
 overet. Gearkassen er
 nye Michelin dæk på
 uligvis eneste mulig-
 da det ikke længe
 denne stand, som
 kr. 100.000.

hardtop coupé, V8
 den 1968, pris
 sten, pris kr.
 alm, 1999,
 ges uden af-

4, slaglængd
 2530185, 5-
 nye 18,5, egenvægt
 max last 550kg, karrise-
 6-7 personer incl. fører, aksel-
 850 - bug 1700, deklbredde 6,5 diameter
 indreg.nr. X400 (senere X1315) kørt km 97311.
 Bilen står som fra fabrikken, det vil sige original
 lak i sort og nye 18,5 lændersæder som er intakte.
 I tunde... "ny" kaleche som br
 men som nu er sort. Bl
 Kontakt os hvis
 tele.dk

1966, sorte plader
 flot og velholdt over-
 nyt batteri, nye dæk,
 dro me.

1301/1504: 1 forr. udstød rør kr. 100, 2
 rep. plader til forrør å kr. 100, 3 rep. pl. til bagdør å
 kr. 75, o m a
 Til VW Scirocco typ. 1 1974-77: 1 ny venstre for-
 skærm kr. 650
 Til Fiat 500F: 3 dørpaneler, venstre m. hud til pynteliste å kr. 100, 1 højre dør u. huller kr. 75. For-
 skærm å kr. 75
 Til Simca 1000: 1 højre forskærm kr. 350
 Til Peugeot 204 Berline: 2 nye bagskærme å kr.
 600. Bagpanel med del kr. 125.

Ford AA 1930 lastvogn... restaurering,
 velegnet til firmaudflugter og studentekørsel, pris kr.
 80.000.
 Ford Anglia 1952 sælges kr. 5.000
 Leif Nielsen, tlf. 44916131, fax 44916135

Fiat 1200 Spider 1961, orig. sorte plader, er fuld-
 stændig i stand, leveres synet og indreg.
 Fiat 1100 1961 speedometergaranti på 65.600 km,



Biler sælges



Sjælden Formel 2 racer i Danmark

Tekst og fotos Ib Jensen

Det hører til sjældenhederne at der dukker gamle racere op i Danmark, men nu er en virkelig raritet blevet indført, som man må håbe snart stiller op til klassisk race. Der er tale om en Formel 2 racer bygget i 1947 i Ungarn på et yderst vellykket rørchassis. Foraksel er EMW 340 og bagaksel er af samme oprindelse, men kortet ned. Motoren er en 2-liters BMW 327, sikkert monteret med 328 sportsknast og 3 faldstrøms Weber karburatorer. Der er ingen dynamo.

Bilen er i fin stand med karrosseri i aluminium, der fører tankerne hen på Veritas racerne fra 1947-48.

I den første efterkrigstid blev der ikke kørt i Formel 2, men overalt i Europa byggede man racere til Formel 2 klassen, som oftest var med BMW mekanik fra førkrigstidens BMW 328. I Danmark så vi dog ingen BMW ra-

cere, da der ikke var dele, man kunne anvende til formålet.

Den aktuelle racer er ganske speciel, fordi udgangspunktet ikke har været BMW 328, men 327 og 340 modellerne. Hjulene er også fra 340 og udstyret med 700 x 16 dæk, sikkert for at kompensere for en bagaksel med 4.5:1 udveksling.

Vi glæder os til at se bilen i aktion





	mdr.	side		julr.	side
Redaktionelt			Rev. af vedtægter		
Noter	jan.	4	Vedtægtsændringer	jan.	9
Synspunkt	marts	5	Klubbens vedtægter	jan.	31-32
Bøvl med posten	mar.	13	Lokaler i Nivå	febr.	31
Skriv til VT	mar.	13	Håndværkerliste	febr.	32-33
Noter	mar.	13	Udkast regnskab	mar.	8
Noter	april	31	Invit. generalforsamling	mar.	8
Zonen, Olds, noter	maj	24	Kandidat Bo Ødegaard	mar.	8
Invitationers udsende	maj	30	Forslag vedt. ændring	mar.	10-11
Det gælder DVK	juni	5	Håndværkerliste	mar.	23
Rød benzin	juli	32	Indkald. gen. forsamling	april	8
Noter	aug.	10	Bes. møde 22/2	april	30
Noter	sept.	34	Håndværkerliste	april	31
Tilføjelser	nov.	5	Orientering	maj	8
			Ref. generalforsamling	maj	8-12
			Bes. møde 28/4	maj	13
MhS			Håndværkerliste	maj	24
Nyhedsbrev	jan.	4	Hvad skal der nu ske?	juni	9
Støtte til FIVA	jan.	27-28	Vedtægtsændring	juni	9-11
FIVA, ? og svar	febr.	30-31	Indkald. ex. generalforsamling	juli	5
FIVA og IHVO	juli	32	Kandidater til best.	juli	8-9
Synspunkt	aug.	5	Håndværkerliste	juli	32
Nyhedsbrev nr. 3	nov.	34	Ny bestyrelse	sept.	4
			Ref. extra ord. generalforsamling	sept.	8-9
Fra medlemmerne			Ref. best.møder	okt.	8-10
Klaus Saaby Hansen	jan.	5	Web og pr	okt.	10
Ib Jensen	jan.	5	B.møde 21/10	dec.	6-7
Kaj Sørensen	jan.	10	Udtræd. af bestyrelsen	dec.	8
Hans Pedersen	febr.	5			
Hugo Sørensen	mar.	15	Omtaler af arrangementer		
Hans Pedersen	mar.	23	Skovtur i oktober	jan.	11
Claude Teisen-Simony	mar.	31	IKEA-løb	juni	15
Claude Teisen-Simony	maj	12	Odsherredløbet	juni	16-17
Peter Løvstrøm S.	maj	13	Langelinietræf	juni	18-19
Tonny Christensen	maj	28	Esbjerg	juni	20
Claude Teisen-Simony	juni	12	Esbjerg Classic Car Cup	juni	21
S. Frølich	juni	12-13	Arden Byfest	juli	10
Ole Emil Riisager	juni	13	Himmelbjergløbet	juli	11
Ola Chantelou	juni	13	Kragevig	juli	12
Henrik Schou-Nielsen	juni	14	Brønshøjløbet	juli	14-15
Ib Hein	juli	32	Vitus Beringløbet	juli	16-17
Poul-Erik Jacobsen	juli	36	Sydhavnssrally	juli	18
P. Suhr/P. E. Hansen	aug.	7	Odenseløbet	juli	19
Hans Sørensen	sept.	5	MG på LeMans 2001	juli	26-27
Ib Jensen	dec.	5	Gillelejeløbet	juli	30
			Svømmebiler Silkeb.	juli	30
Fritz Knudsens biler			Gavnø	aug.	8-9
Morris Mascot 1960	jan.	5	Bornholm Rundt	aug.	12-13
Standard Vanguard 1947	febr.	5	Lastbiltræf	aug.	17
Aero 30 1935	mar.	5	Ikea	sept.	7
Kommissbrot 1924	april	5	Vesterhede møde	sept.	7
Triumph Herald 1959	maj	5	Store motordag	sept.	10
Opel 4/20PS 1928	juni	5	Odderløbet	sept.	11
Adler Triumph Jun.1939	juli	5	Stevns	sept.	12-13
DKW Cabrio 55/56	aug.	5	Munkebjerg	sept.	14
Gideon brandbil	sept.	5	Langelandstur	sept.	15
Peugeot Sport 1937	okt.	5	Guldhornsløbet	sept.	18-19
			Ringkøbingløbet	sept.	26-27
Fra bestyrelsen			Vestjyske stumper	sept.	31



Græsted	mar.	33
Nivåløb	mar.	33
Gavnø Slot	mar.	34
Vitus Beringløbet	mar.	35
Store Motordag	mar.	35
Lions Falster	mar.	35
Oldtimerløbet	mar.	36
Brønshøj Museum	mar.	37
Langelandstur	april	32
Sydhavnstrally	april	32
Langelinietræf	april	33
Tourist Trophy	april	33
Copenhagen Classic	april	34
Lemvig	april	34
Jysk Fynsk Autojumble	april	35
Ebeltoft	april	35
Swap Meet Sjælland	april	36
Thulin Træffen	april	36
Amagerløbet	april	37
Lions Nykøbing F	maj	30
Frederiksværk Ugeblad	maj	31
Norra Vram	maj	32
Madpakketur	maj	32
Himmelbjergløbet	maj	33
Munkebjerg	maj	33
Guldhornløbet	maj	34
Odenseløbet	maj	34
Stevnsløbet	maj	35
Gillelejeløbet	maj	35
Midtsjælland	juni	31
Arresøløbet	juni	32
Burskovs Tivoli	juni	33
Aalsbo Motorstævne	juni	34
Odder Byfest	juli	34
Festival Egeskov	juli	34
Glostrupløbet	juli	35
Føtex-løbet	juli	35
Copenhagen Harbour	sept.	33
Mannheim	sept.	34
Swap Meet Sjælland	sept.	35

Erhvervskøretøjer

Ford T, P. E. Hansen	febr.	29
Oldsmobile	april	17
General Motors Kbhn.	april	18-19
Gideon, P. E. Hansen	aug.	11
De røde Orme, P. E. Hansen	dec.	12-13

Teknik

Forruder, K. Kortegaard	mar.	16
Gevind, P. E. Hansen	mar.	24-24
Benzin, S. Frølich	april	9
Benzin, S. Frølich	juni	26-28
Jørgen Hansen	juli	33
Benzin, Jan Bechmann	aug.	28-30
Fakta om brændstof, S. Frølich	aug.	30-31
Gamle ledningsnet, L.G. Thomsen	sept.	32
Fugtproblemer, J. Olander	okt.	30-31
Vinterklargøring, R. Eriksen	okt.	34-36

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



Bilen følger GRATIS med.

Du kan se flere billeder på: www.ctv-trading.dk/bilsalg.htm

DIAGONALDÆK:



RADIALDÆK:



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



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



Motorhistorisk Samråd

Gode Motorhistoriske venner.
Efter årsmødet har bestyrelsen konstitueret sig med
Svend Carstensen som formand og ser herefter ud som
følger :

Formand: Svend Carstensen
Lyngbyvej 139 - 2100 København Ø,
tlf : 39 69 81 15, Fax: 39 69 81 10
E-mail: svca@post3.tele.dk

Sekretær: Ole Lindberg
Sømarksvej 8 - 2900 Hellerup,
tlf. 39 62 40 53
E-mail: fabriciuslindberg@yahoo.dk

Kasserer: Henrik Thostrup
Birkevænget 16 - 2880 Bagsværd,
tlf. 44 44 56 19,
E-mail: henrik.thostrup@teliamail.dk

**Kontakt til FIVA og medlem i
dennes EU-kommission:** Svend-Aage Tholstrup
Rimmersvej 18, Gl. Rye - 8680 Ry,
tlf 86 89 80 48,
E-mail: sat@egd.dk

Bestyrelsesmedlem: Kaj Dyring Larsen
Hyldegårds Tværvvej 1 - 2920 Charlottenlund.
Tlf. 30 90 42 40
E-mail: kaj@larsen.dk

Bestyrelsesmedlem: Sten-Erik Brand
Oehlenschlägersvej 37 - 5230 Odense M,
tlf. 66 11 92 72
E-mail: s822@skat.kk.dk

Bestyrelsesmedlem: Lars Genild
Kragemosen 15 - 5250 Odense,
tlf. 66 17 05 10
E-mail: lars-dorthe@dsa-net.dk

Kontaktpersoner uden for bestyrelsen:

Historiske Nummerplader: Svend Draaby
Jydeholmen 48 1 th - 2720 Vanløse,
tlf 38 71 39 02

Webmaster: Jannik Rasmussen
E-mail: jannik.rasmussen@get2net.dk

Tunge køretøjer: Ole Willumsen
Bentzonsvej 4, 3 th - 2000 Frederiksberg,
tlf. 38 87 96 65
E-mail: o.willumsen@teliamail.dk.

Med venlig hilsen
Pbv. Henrik Thostrup,
kasserer

Pga. juleferie og- travlhed
kommer et resumé af MhS' ny-
hedsbrev først i februar-num-
meret af Veteran Tidende.



STUMPEMARKED I HERNING

Lørdag d. 23. marts 2002

Kl. 8 - 16

Messecentret, Vardevej, Herning

Mød op med eller kom og se alt i reservedele
til veteranmotorcykler, -biler, -traktorer,
-knallerter, m.v.

Komplette veterankøretøjer
Litteratur, antikviteter, ting og sager.

Med venlig hilsen og på gensyn

DE MIDTJYDSKE VETERANER

Bestilling af studeplads og yderligere oplysninger hos:

Svend Aage Mortensen tlf. 97 151603
Ove Knudsen tlf. 75 347242
Poul Hedegaard tlf. 97 141483

Velkommen igen 9. november 2002

RESTPARTI - SPAR 45%

Bahco Topnøglesæt i tommer, 23 dele



Normal pris 917,- (incl. moms)

NU 499,-
(incl. moms)

Finish : Matforkromet

Materiale : Krom Vanadium

Kuffert i slagfast olie- og temperatorbestandig plast.
Toppe med Dynamic Drive profil.

Indhold:
15 stk. 1/2" sekskanttoppe : 3/8 - 7/16 - 1/2 - 9/16 - 5/8 -
11/16 - 3/4 - 13/16 - 7/8 - 15/16 - 1-1/16 - 1-1/8 - 1-3/16 - 1-1/4
2 stk. 1/2" forlængere 125 og 250 mm
1 stk 1/2" kardanled
1 stk. 1/2" T-overgangsstykke
2 stk. 1/2" tændrørstoppe 5/8" (16 mm) og 13/16" (21 mm)
1 stk ledhåndtag 250 mm
1 stk. skralde med 54 tænder

Johan Høgh Sørensen

Tlf. 4374 3646 (efter 17.00)

e-mail: johan.hogh.sorensen@mail.tele.dk



EN ARTIKEL OM F.D.A.

(og kommende generalforsamling)

Forenede Danske Amerikanerbilklubber er en paraplyorganisation for danske amerikansk inspireret bilklubber. Foreningen blev stiftet i 1989, tæller i dag, 12 år efter, 50 amerikanerbilklubber og ca. 1600 medlemmer.

Den første landsdækkende amerikanerbilklub startede i 1976 under navnet **Danish Hot Rod Association (DHRA)**, den havde hjemsted på Amager. Det blev dog hurtigt klart for enhver, at det var besværligt med én klub, der skulle dække hele landet. Fra 1976 til 1988 blev der stiftet ca. 40 klubber. De 40 klubber fandt dog hurtig ud af at en landsdækkende organisation var et must. Så i 1988 var det klubberne klart, at det var de samme problemer man kæmpede med, såsom synshaller, forsikringer, afgifter ved import af biler, klubstøtte, fælles bedømmelsesregler ved træf, koordinering af træf og meget andet.

Et stormøde kom på benene og **F.D.A.** blev stiftet

Nu sidder du nok og tænker ”Hvorfor skrive om det igen.”

Jo det gør vi fordi F.D.A. de sidste par år har kørt noget i slowmotion, og det er der slet ikke nogen grund til, nu hvor der er kommet en ny, og forhåbentlig mere positiv regering. Som måske vil hjælpe os med at få flyttet aldersgrænsen for bl.a. emaljeplader, nedsat vægtafgift, længere mellem synene eller hvad med at genindføre deponeringsordningen, med tilbagebetaling af vægtafgift. Det er dog vores håndbog, FDA-standen, Internettet og importafgift, der står højest på ønskelisten.

Det har vi tænkt os at gøre noget ved. Derfor opfordrer vi til, at så mange amerikanerbilklubber og mærkeklubber (USA) som muligt deltager på generalforsamlingen

d. 26/1-02, på Lyngvej 17, 8800 Viborg.

Kom frem fra garagen på denne dag og gør din pligt!

Kom og giv F.D.A. et spark bagi.

Deltag i den nok vigtigste generalforsamling i F.D.A.s historie.

Husk kun 2 repræsentanter for hver klub.

F.D.A. for dig og din klub!!

Med venlig hilsen

John Almy, 26164059 & Holger Rasmussen, 57890013

P.S. Det er den weekend der er **VINTER-BOB**, og det er samme sted.



Odsherredløbet

27. april 2002

Program

Kl. 9⁰⁰ - 10⁰⁰ Mødestedet er parkeringspladsen foran Trundholm rådhus i Højby. Der vil være kaffe i rådhusets kantine fra kl. 9⁰⁰

Kl. 10⁰⁰ starter borgmester Hans Møller Olsen løbet, der vil gå ad en rute på ca. 60 km. med en pause på et storslået udsigtspunkt.

Betaling

Startgebyr: 50kr. pr. køretøj.

Deltagergebyr: 125 kr pr deltager for frokost + et glas fadøl, et glas vin eller en vand. (Børn under 12 år halv pris.)

Beløbet medsendes i check sammen med tilmeldingen. Max: 60 køretøjer.

Tilmeldingsfrist: 15 april.

På gensyn
Tove og Ole Uium

Tilmelding til Odsherredløbet 27.04.02.

Navn: _____ Tlf. nr: _____

Adresse: _____

Post nr: _____ By: _____

Startgebyr _____ 50 kr.

Deltagere a' 125 kr. stk kr.

Børn u. 12 år a' 62,50 kr. stk kr.

I alt :

Køretøj:

Kort beskrivelse: _____

Sendes til: Ole Uium, Holst Have 21,
4500 Nykøbing. Tlf. nr: 59914334.



2002 Skåneløbet

9 - 12 maj



Dansk Veteranbilklub og firmaet Harald Nyborg indbyder til veteranbilløb i Skåne Kristi Himmelfartsdag med mødetid kl. 10.00 ved firmaets svenske afdeling i Löddeköpinge, som er beliggende mellem Malmö og Landskrona.

Indbydelsen gælder for skandinaviske køretøjer over 35 år med max. 60 deltagende køretøjer.

Løbet køres gennem nogle af Sveriges smukkeste områder, og undervejs ser vi et væld af seværdigheder, museer, slotte, klostre m.m. Turens samlede længde er på ca. 450 km. med overnatning i Ystad og Kristianstad, og løbet slutter på Örenäs Slot, hvor der indbydes til gallamiddag og overnatning på slottet.

For de deltagere der ønsker at overnatte den 8 maj i Löddeköpinge, findes følgende mulighed: Hotel Scandic - værelser kan bestilles gennem Sveriges rejsebureau, Århusgade 33-35, 2100 Kbh. Ø., tlf 3543 0601, fax 3538 0637.

Pris pr. køretøj med max 2 pers. og forplejning 4.850,- dkr
Pris pr. barn med extra opredning og forplejning 1.840,- dkr

Senest 10.02.02 sendes tilmelding og depositum i check 2.500,- dkr.
Senest 15.03.02 sendes restbeløbet i check til
Anne Chantelou, Granlyvej 2, 3250 Gilleleje, tlf. 4831 9661

Ved afbud inden 09.04.02 refunderes det fulde beløb.

Med venlig hilsen arrangørerne

Anne og Ola Chantelou
Granlyvej 2
3250 Gilleleje
4831 9661

Yngve Falk
Klostergade 7, Esrum
3230 Græsted
4839 0181

Claus Hancke
Biskop Monradsvej 12
2830 Virum
4585 9000

Peter Schmidt Jensen
Hestetangen 204
3520 Farum
4495 1279

Kurt Skov
Krøyersvej 20
2930 Klampenborg
3964 2964

Tilmelding til Skåneløbet 2002 (bedes udfyldt med blokbogstaver)

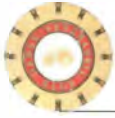
Navn tlf: mobil:.....

Adresse: Postnr.: By:

Køretøj: Årgang: Antal deltagere:

Særlige ønsker:.....

Tilmelding og betaling til Anne Chantelou Granlyvej 2, 3250 Gilleleje tlf 4831.9661



KØB - SALG - BYTTE



BILER SÆLGES

NSU RO 80 1969, med soltag, ikke kørt siden 1987 hvor den har gennemgået restaurering. Er repareret flere steder, bl.a. bremses, styretøj, støddæmper m.m. Motor og tændingsboks er udskiftet. Alt rust i karrosseriet er rep. Kr. 25.000,-
Tlf. 36498171
e-mail: nielsen@de4.dk

NSU Type 110 1966, et unikt tilbud, er original og i meget pæn stand, kun kørt 5000 km. på 5 mdr. siden istandsættelse og syn, har siden 1983 været opmagasineret i tør garage, „19 år“. 25.000 kr. Tlf. 36498171
e-mail: nielsen@de4.dk

EMW pickup 1953, delvis renoveret, ingen rust. Mangler lak, kører godt. Pris kr. 30.000,-
Tlf: 86914602

Morris 8 serie 2 1938 4-dørs i fin rest. stand, er indreg.
Tlf. 75132852

Morris Oxford 1962. Sælges som renoveringsprojekt. Kan afhentes for kr. 500,- Tlf. 86551595

Austin Healey 100-6 1959 på plader, 6-cyl. god 3 ltr. motor, lyseblå med nyt mørkeblåt interiør af læder, ny kaleche og tonneau, begge gearkasser renoveret, lav vægtafgift. Kr. 178.000,- Tlf. 75653173

Rover 3500 aut. 1971, pæn stand, pris kr. 15.000,- Tlf. 58184040

Maserati Biturbo coupé 1985, sølvmetal org. lak, 96.000 km. En turbo defekt, kan køre, u-afgift. kr. 28.000,- evt. bytte. Tlf. 40111029 - 47777774

Morris Minor roadster 1934, urestaureret, fin stand, komplet. Leif efter 18.00. Tlf. 74642357

Moskvitch ca. 1950 4-dørs uden DK reg. attest derfor bedst til dele. Godt karrosseri. Ligner Kadett 36.
Tlf. 75132852

Opel Blitz m/sprosse, adskilt, sund, 99 % komplet, 3800 kg total. m/papirer. Prisdé kr. 15.000,- evt. bytte med engelsk mc 4-takt.

Saab 93 F 1960 til race el. dele, ikke voldsom rusten, men dårlig kofanger

og indtræk, mange ekstra dele, bl.a. motor og nye dele, kr. 1500,-
Tlf. 64791985

„Commercialcars“ sælges: **Opel Blitz** varevogn 1963, defekt motor men ellers god stand, synet 1981, kr. 7.500. **Thames Trader** model NC ca. 1964, diesel, kr. 5.000. **Ford Köln** 1960 med Bedford diesel motor, perfekt til opbygning som studentervogn, kan starte, ingen rust, tidl. brandkøretøj, kun få kilometer, kr. 8.500. **Volvo 833** ca. 1954 pickup, førerhus bygget i Hårby, lad mangler men ellers et pænt restaureringsobjekt, synet 1982, kr. 9.000. **Leyland** 6-cyl. diesel til stor båd etc. kr. 2.000.

Museum for Zone-Redningskorpset Frederik Madsen aften på 59436449.

Wolseley 300 1964, rimelig stand, leveres nysynet og indreg.
Pris kr. 43.500,-

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

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

Ferrari 308 GTB 1977. Meget flot eksemplar kun kørt 27.000 miles. Sælges uden afgift, men incl. told og moms. Kr. 249.500,- evt. bytte.

Bentley 1950. Meget flot og sjælden vogn, kører fint. Pris kr. 235.000,- reg. i købers navn på fuld afgift. Er godkendt til limo-kørsel.
Teddy Jensen, tlf. 75667355

Austin Futura A40 1964 med papirer. På hjul. Afhentning kr. 3.000,-
Tlf. 59440075

BILER KØBES

Mercedes 170 V - 170 SV - i god evt. rest. stand, kontant.
Tlf. 75132852

Ford A coupé søges til lettere restaurering. Leif efter kl. 18.00.
Tlf. 74642357

DELE TIL BILER SÆLGES

Lloyd motor, 4-takts, delvis komplet & gearkasse. 4 stk fælg til samme Lloyd.

Lars Børge. 20691207/44974847
e-mail: lab@balk.dk

Til **NSU Prinz, 1000, Type 110 og 1200**. Mange nye og brugte pynte-, slid- og mekaniske dele. Mange nye og brugte pladedele.

Tlf. 36498171

e-mail: nielsen@de4.dk

- Automatgearkasse til **Ford Falcon** 1960 incl. ratstamme kr. 2.000,-. **Turboglide**. trinløs automatgearkasse til **Chevrolet** 1959-60 kr. 5.500. NOS lister til **Chevrolet Bel Air** 1963 4-dr. fra kr. 250,-. NOS rat til **Buick** 1968-69, 1 stk beige & 1 stk mellemblå kr. 500,-/stk. **H.P.** knastaksel til **Chevrolet 348"** kørt 1.000 km kr. 1.000,-. Fordøre til **Chevrolet** 1960 4dr. 1 kr./stk.

Bagruder til **GM** 1959-60: 1 stk til 4- dr.ht. & 1 stk til 2- dr.ht. kr. 1.000,-/stk. Evt. bytte med dele til **Chevrolet** 1959.

Tlf: 75551076 eller

e-mail: limola@worldonline.dk

2 nye forskærme **Mazda 929** 1976 den første årgang. 2 nye dæk 500x18 - 2 brugte dæk 450x18 - 200 ventil-slibesæt til forskellige biler.
Tlf. 75132852

Ford 1200 motor, kun 37000 km. Kr. 3.000,-. **Ford 1300** crossflow motor med automatgear. Ikke kørt meget, kr. 3.500,-. **MG-Austin**, ny motor, 1275 boret til 1460 ccm med Poul Heicendorp topstykke, store rudflow ventiler, Mahle stempler, forstærket og balanceret bund, 1275 Cooper S plejlstænger, lang indsug., 45 mm. Weber, giver ca. 130 hk. Alt er nyt og kan høres og kontrolleres. Til baghjulstrækker. Har kostet 22.000,- at bygge. Sælges for 10.000,-
Dele til **Ford Escort, Mexico** eller **Twincam**, fra kr. 500,-.
Tlf. 59440075

Til **Ford A**, bl.a. 2 døre, motor, rat, bremsedele, o.lign.
Sælges samlet. Tlf. 40356680

Til **Plymouth PA** 1931 chassisramme, fortøj, bagtøj med kardan. Meget gode skærme. Køler med kappe. Motor og gearkasse samt andre gode dele. Evt. bytte med 1932 Chevrolet motor eller gammel mc.
Henning Jensen, 56953315

10-12 tons reservedele til gamle biler 1920-1970 mest til **GM** biler. Giv et samlet bud.
Teddy Jensen, tlf. 75667355



KØB - SALG - BYTTE

Til **Ford B V8** 1932 tudor, 2 fordøre uden rust. torpedo med dørstolper og forruderamme (skåret i tag).

Til **Ford V8 Commercial** 1953, gearkasse.

Til **Ford V8 Commercial** 1948, chassissamme incl. dansk reg. attest.

Tlf. 56140166

Til **Volvo Amazon**, gode brugte forskærme og døre. 1 fabriksny venstre dør 2-dørs. Komplet og flot rødt interiør til Herregårdsvogn 1962-64.

Til **PV 210**, gode brugte stålskærme, døre. Ole Callesen, 74561611

BILDELE KØBES

Wolseley 6/90 1957-59, forreste kofanger. Andre dele har også interesse eller andre oplysninger om bilen eller hvor man evt. kan få dele.

Flemming Johansen, 65331181

Kølergrill til **Ford V8** 1940 Standard eller 1939 deluxe har også interesse. Tlf. 56140166

Motor til vores **FIAT 508** fra medio trediverne. Efter sigende kan en motor fra ældre FIAT 1100 også bruges. Motoren skal være så god og komplet som muligt.

Kirsten Nielsen, 75863251

e-mail: roedmose@post4.tele.dk

Brugte dæk 4.50-5.00 x 20 samt slanger købes uanset stand til brug under restaurering.

Henv. 4731 0148

Abarth originale dele købes: alt har interesse, motordeler, instrumenter, fælg, emblemer, litteratur/brochurer mv., stand underordnet.

Henv. Peter Lund, tlf. 20469403

Chevrolet 4 dørs 1927/28 sæder - kølerkappe - hjelm, evt. hel reservedelbil. tlf. 75132852

Til **Ford V8** købes inder- og yderskåle (4 huls, 32-48) til kardanled ved gearkasse. Orig. Ford nr. ?-4513 og 48-4520

Lars, tlf. 36772577

MC

Købes:

Forgaffel til **Dunelt** 500 cc. 1930'erne. Lars Børge. 2069120/44974847

e-mail: lab@balk.dk

Sælges:

Ariel 1000 Square Four 1955. Totalt renoveret af Mor's Bikes. Bare flot. Kr. 94.500,- (meget sjældnen mc).

Teddy Jensen, tlf. 75667355

AUTOMOBILIA SÆLGES

Store salgskataloger til: **Chevy** 64, **Buick** 64, 65, **Cadillac** 64; kr. 350,- stk. Mellemstr. salgskataloger til: **Chevlelle** 64, **Chevy** 64, **Cadillac** 64, **Oldsmobile** 64, **Chevy trucks** 64, **Mearcury** 64; kr. 250,- stk. Små salgskataloger til: **Pontiac Tempest** 64, **Corvair** 64, **Chevy** wagons 64; kr. 150,- stk.

Instruktionsbøger til: **Corvair** 62,63, **Chevy II** 63 kr. 100,- stk. 2 kasser med shopmanualer til engelsk 4WD **Chrysler** mm. kan afhentes for kr. 50,.

Tlf: 75 55 10 76 eller

email: limola@worldonline.dk

AUTOMOBILIA KØBES

Nash Ambassador Super 1949: alt 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.

Henv. Peter Lund, tlf. 20469403

FIAT 500 D/N/F originalt værktøj & rep.håndbøger, samt nye original dele. Henv. Peter Lund, tlf. 20469403

DIVERSE

Opbevaringsplads til personbil, tørt, aflåst, udlejes min. 2 år. Beliggende mellem Hillerød og Roskilde. 150,- kr. pr. mdr.

Tlf. 40111029 - 47777774

Veteranfly Motorfalke A25 1965, kr. 58.500,- gerne bytte med mc.

Teddy Jensen, tlf. 75667355

Sælges: **MF 35** benzin, 1 stk. m/rustne fælg kr. 2.500,- 1 stk. ok kr. 3.500,- 1 stk. trucktårn m/alle beslag, hydraulikpumpe/tank, vægklodser osv. passer på MF 35, kan også bruges som autolift! kr. 4.500,-

Tlf. 64791985

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

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2002.



Veteranbiler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	515 kr.	327 kr.
100.000 kr.	722 kr.	441 kr.
150.000 kr.	878 kr.	597 kr.
200.000 kr.	990 kr.	726 kr.
250.000 kr.	1.197 kr.	892 kr.
300.000 kr.	1.344 kr.	1.032 kr.

Klassiske biler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.324 kr.	778 kr.
50.000 kr.	1.662 kr.	934 kr.
100.000 kr.	1.987 kr.	1.297 kr.
150.000 kr.	2.382 kr.	1.608 kr.
200.000 kr.	2.771 kr.	1.919 kr.
250.000 kr.	3.211 kr.	2.257 kr.
300.000 kr.	3.664 kr.	2.594 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	466 kr.	129 kr.	363 kr.
100.000 kr.	674 kr.	129 kr.	363 kr.
150.000 kt.	985 kr.	129 kr.	363 kr.

Klassiske motorcykler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.039 kr.	416 kr.	519 kr.
50.000 kr.	1.350 kr.	416 kr.	726 kr.
75.000 kt.	1.972 kr.	416 kr.	934 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1977

5 års dokumenteret skødefri kørsel kræves.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.283 kr.	1.399 kr.

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



Veteran
Forsikringsklubben

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

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