

VETERAN TIDENDE




Nummer 308 - Februar 2001 - 31. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Administrator: Dorte Thies Telefontid kl. 10-13 e-mail: dvk@vip.cybercity.dk www.veteranbil.dk</p>	<p>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Mødesteder og mødestedsansvarlige</p> <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Claus Nebbe, 38198272 Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg</p> <p>Midtsjælland: Kvarkebyvej 79, Kvarkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5372 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, Kværdrup Kontakt: John Jørgensen, 66181212 Firkløvervej 6, 5270 Odense N</p> <p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Arne Jespersen, 8698 5504 Skoletoften 12, Grundfor, 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>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 Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg</p> <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487 Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted</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_emil_riisager@mail.dk</p> <p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Erhvervsrådgiver, teknisk brevkasse og restaurering : P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>I redaktionen desuden: Svend Carstensen E.W. Neesgaard Hans Pedersen Læif Gr. Thomsen</p>					
<p>Bestyrelsen</p> <p>Formand Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårslev 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 linnedal@hotmail.com</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>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>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 Klintsovej 8, 2665 Vallensbæk</p> <p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906</p> <p>Revision Poul G. Jensen, 3250 6575</p> <p>FIVA FIVA-pas fås ved henvendelse til: Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail: sat@cgd.dk</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>Sekretær, registre og sektioner Bo Ødegaard Høstbuen 18 2750 Ballerup, 44 64 42 94 bo@mobil.dk</p> <p>Kasserer Henning Kjeldgaard Knudsen Holstebrovej 17 6971 Spjald, 97 38 12 64 hkknudsen@orangenet.dk</p> <p>Bent Friis Søbakken 29 7000 Fredericia, 75 94 09 97 bentfriis@orangenet.dk</p> <p>Frits Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg, 74 45 94 50 familien.johansen@e-box.dk</p> <p>Terkel Lund Ovesen Skovbrynet 6 9000 Aalborg, 98 10 10 97 terkel@hasserishus.dk</p>	<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Nebbe Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen - 54 70 03 58</p> <p>Fyn John Jørgensen - 66 18 12 12</p> <p>Jylland Frits B. Johansen - 74 45 94 50</p>	<p>Announcepriser:</p> <table border="0"> <tr> <td>1/1 side</td> <td>kr. 4.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side</td> <td>kr. 1.250,-</td> </tr> </table> <p>10% rabat ved annoncering i 3 numre eller flere</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>	1/1 side	kr. 4.000,-	1/2 side	kr. 2.000,-	1/4 side	kr. 1.250,-
1/1 side	kr. 4.000,-							
1/2 side	kr. 2.000,-							
1/4 side	kr. 1.250,-							

Forsiden: Borgward Isabella 1960
Foto: Hans Pedersen

Næste Veteran Tidende udkommer uge 11 2002

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Generalforsamling 2002	5
Klubaktiviteter	6
Fra bestyrelsen	9
En historie om Brabham	10
Årsberetning fra Peugeot sektionen	15
Kristian Langelund	16
En „Knudsen“- bil	20

Minder fra en vognmandsforretning	24
Nyhedsbrev fra MhS	27
Månedens køretøj	28
Bog anmeldelse	33
Motorstof på satellit	33
Arne Jacobsen som bildesigner	34
Mere KDAK - og Zonen	35
Invitationer	36
Køb/salg	38



MØDER

Februar

- | | | | |
|-----|-------|-------------|--|
| 14. | 19.30 | Rødekre. | Marked. |
| 14. | 19.30 | Børkop. | Video fra DVK's 40 års jubilæumsrally. |
| 19. | 19.00 | Kværkeby. | Klubmøde. Besøg af Niels Jonassen og af Bogbussen. |
| 21. | 19.30 | Spjald. | Klubmøde. |
| 25. | 19.00 | Vesterhede. | Klubmøde hos Michael B. Olesen. Tilmelding en uge før. |
| 26. | 19.30 | Egeskov. | Video Oldtimer Rally Haddemarschen. |
| 26. | 19.00 | Klippinge. | Besøg af Niels Jonassen. |

Marts

- | | | | |
|-----|-------|-------------|---|
| 5. | 19.30 | Ristrup. | Claus Berglund Andersen om historiske baneracere. |
| 7. | 19.30 | Nivå. | Klubmøde. Jørgen Lind om Fanø-løb. |
| 14. | 19.30 | Rødekre. | Garagebesøg hos Thomas Petersen, Drejervej 3 i Bolderslev.
Tilmelding senest 10. marts på 7464 6877. |
| 14. | 19.30 | Børkop. | Klubmøde. |
| 19. | 19.00 | Kværkeby. | Besøg af Historisk Sports Sektion. |
| 21. | 19.30 | Spjald. | Klubmøde. |
| 21. | 19.00 | Vesterhede. | Møde hos Minicrosser i Snebjerg. Tilmelding en uge før. |
| 21. | 19.00 | Nivå. | Virksomhedsbesøg på Lyngby Tekniske Skoles værkstedsmuseum.
Tilmelding til klubkontoret. |
| 26. | 19.30 | Egeskov. | Klubaften. |
| 26. | 19.00 | Klippinge. | Klubmøde. |

April

- | | | | |
|-----|-------|-------------|--|
| 4. | 19.30 | Nivå. | Brandslukning. |
| 11. | 19.30 | Rødekre. | Gamle biler og plasticvinduer. Besøg hos Gert Christiansen i Sølsted, se Klubaktiviteter.
Tilmelding senest 1. april på 74744483. |
| 11. | 19.30 | Børkop. | Besøg i Mølleriet. |
| 16. | 19.00 | Kværkeby. | Klubmøde. |
| 18. | 19.00 | Nivå. | Virksomhedsbesøg hos Enmaco. Se Klubaktiviteter. Tilmelding til klubkontoret. |
| 18. | 19.30 | Spjald. | Klubmøde. |
| 20. | | Vesterhede. | Stumpemarked. Ring i forvejen. |
| 23. | 19.00 | Klippinge. | Klubmøde. |

Maj

- | | | | |
|---------------------|-------|-------------|---|
| 2. | 19.30 | Nivå. | Klubmøde. |
| 9. | 19.30 | Rødekre. | Bemærk dato. Et afsnit af "Gamle Danmark". |
| 15. | | Vesterhede. | Møde ved Brande elværk. Tilmelding en uge før. |
| 16. | 18.45 | Børkop. | Bemærk klokkeslæt. Besøg hos Erik Therkildsen, se Klubaktiviteter. |
| 16. | 19.30 | Spjald. | Klubmøde. |
| 20. eller 26. kl. ? | | Børkop. | Køretur til Hedeagergård ved Ølgod. Se Klubaktiviteter. Tilmelding nødvendig. |
| 21. | 19.00 | Kværkeby. | Klubmøde. |
| 27. | 19.00 | Vesterhede. | Klubaften. |
| 28. | 19.00 | Klippinge. | Klubmøde. |

Juni

- | | | | |
|-----|-------|-------------|---|
| 1. | 10.00 | Rødekre. | Engelske biler og motorcykler på Markedspladsen. Morgenkaffe fra kl. 9.
Se Klubaktiviteter. Tilmelding senest 26. maj på 74744483. |
| 2. | | Vesterhede. | Lemvig Flyveplads. Tilmelding en uge før. |
| 6. | 19.30 | Nivå. | Klubmøde. |
| 13. | 19.30 | Rødekre. | Sommerafslutning i klubhuset. |
| 13. | 19.30 | Børkop. | Klubmøde. |
| 18. | 19.00 | Kværkeby. | Klubmøde. |
| 20. | 19.00 | Spjald. | Klubmøde. |
| 24. | 19.00 | Vesterhede. | Klubaften – ud i det blå? |
| 25. | 19.00 | Klippinge. | Klubmøde. |
- En lørdag sidst i juni 10.00 Børkop. Rårup Flyveplads. Se Klubaktiviteter. Tilmelding nødvendig.

**LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER****Februar**

- 23.-24. Bilmesse, Fredericia. Se ann. i dette nr.
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. Se ann. i VT 307

April

- 27.-28. Fionia-løbet. Info/tilmeld Ole Andreassen 6597 8595. Se indb. i dette nr.
27. Odsherredløbet. Info 5991 4334. (OBS: løbet er allerede overtegnet).
27. Generalforsamling. Se dette og næste nr.

Maj

4. Esbjerg Veteranløb 2002 – Spangsbjerg Cup.
Info: Bakken Hansen tel. 7527 9405/Arne Hoeg tel. 7513 0072. Se indbydelse i dette nr.
9.-12. Skåneløbet. Tilm: 4831 9661. Se indb. i VT 307
25. 6 Søndersøtræf. Replica Car Club Søndersø. Tilmelding senest 1. maj til Grethe Andresen,
Skovvej 18, 5462 Morud, tel. 65965451, 28337834, 22680620.

Juni

1. Automarked, Gjern. Se ann. i dette nr.
9. Brønshøjløbet 2002. Kl. 10-16. Tilmelding til Brønshøj Museum, tel. 38282722, fax 38284722,
e-mail brh.mus.cramer@mail.tele.dk

Juli

- 26.-27. Ringkøbingløbet 2002 Classic. Motorhistoriske Veterandage i Ringkøbing.
Opl. og tilm. tel. 97321760, 97322342.

August

10. Munkebjergløbet 2002. Indbydelse kommer i VT april. Info Hans Geschwendtner, tel. 32538470,
fax 32540922, e-mail Hans@geschwendtner.dk

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

Maj

4. Höör veteran- og stumpemarked. Kl. 7-15. Veteranbilsektionen Club 69 Höör. Info tel. 070/6454738,
www.veteranbilsektionen.cjb.net Dagen efter (søndag) er der Vårundan, køretur for biler og mc. Tilmelding senest 25. april.

Juni

- 27.-30. Polarrallyet, Norrbotten. Se indbydelse i næste nr.

MERE STORM P.

I artiklen om Storm P. og bilerne kom jeg kort ind på farven på hans Ford T Special. Om den var lysegrå eller måske rød. Den kan jo udmærket have haft flere farver i tidens løb, men medlem Carsten Schou Jørgensen er faldet over følgende i Politikens håndbog nr. 156, "Alverdens Anekdoter", bind II: "En sommerdag havde Storm P. parkeret sin røde Ford foran Helsingør banegård. Han sad i bilen og ventede på en gæst, der skulle komme med toget. Da der var gået no-

gen tid viste der sig en politibetjent ude for bilruden:

- Undskyld, De ville vel ikke være venlig at vende Deres vogn om? sagde betjenten.

Storm P. så meget desorienteret ud og spurgte:

- Jo, men vil De ikke være venlig og sige, hvad interesse De har i at se den efter i bunden?

...

Og en rettelse: Det var naturligvis ikke i "Andresen", men i "Ølhunden glammer" (af Poul Henningsen) at

Agnes Friis Schmitto og hendes omsorg for den mindste moskito blev nævt.

...

Min grandfætter læste artiklen og huskede at han omkring 1947 med sine forældre boede på Castle Hotel i Stockholm samtidig med Storm P. Onkel Jørgen kørte da i en førkrigs Delage på franske nummerplader. Den viste Storm P. stor interesse for.

oer



Generalforsamling 2002.

Kandidater til bestyrelsen.

Ved forårets generalforsamling skal der vælges/genvælges kandidater bosiddende VEST for Storebælt for en periode af 2 år.

Derudover ønsker bestyrelsen at der bliver holdt suppleringsvalg for 1 år til de 3 ledige poster (2 pga. udtræden og 1 vakant) valgt ØST for Storebælt.

Forslag til kandidater/anmeldelse af kandidatur bedes indsendt til klubbens kontor og være vedlagt en kort beskrivelse samt foto.

Fristen for at anmelde kandidatur er udgangen af februar.

Alle de nuværende bestyrelsesmedlemmer VEST modtager genvalg.

Forslag til generalforsamlingen.

Bestyrelsen vil stille forslag til tekniske ændringer af lovene således at disse åbner mulighed for at klubben kan eje fast ejendom. Fristen for at stille forslag til ændring af lovene udløb 1. februar.

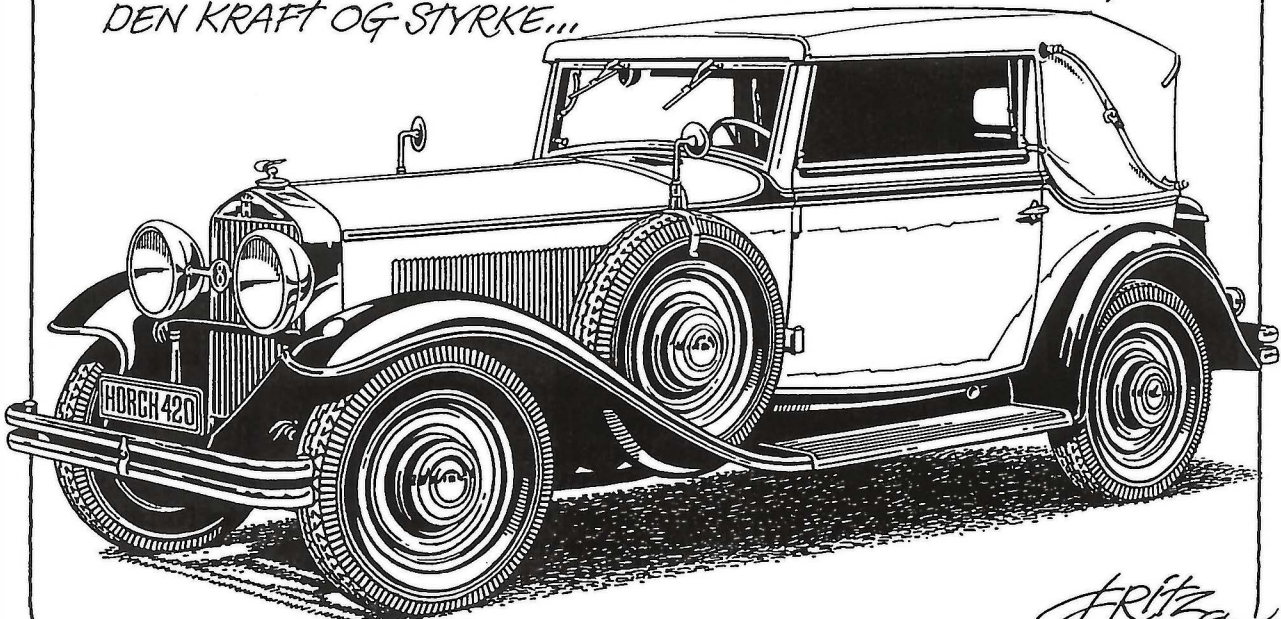
Øvrige forslag som ønskes behandlet på generalforsamlingen skal være klubben i hænde inden udgangen af februar.

p.b.v. Henrik Thostrup

GENERALFORSAMLING

Der kommer indkaldelse i næste nummer, men bestyrelsen kan allerede nu oplyse, at årets ordinære generalforsamling bliver holdt lørdag den 27. april kl. 13 samme sted som sidste, nemlig i Borgerforeningens Hus, Nyborg Teater i Nyborg. Man har formået advokat Jan Hornemann til igen at være bestyrelsens forslag til dirigent.

*HORCH - TYPE 420 CABRIOLET FRA 1931.
- EN AF DE STORE BERØMTE HORCH-NIEDERRAHMEN
LANGTURS-VOGNE I TIDENS HARMONISKE LINIER -
OG DEN 8-CYLINDREDE DAIMLER MOTOR PÅ 90 HK GAV
DEN KRAFT OG STYRKE...*





KLUBAKTIVITETER

DVK

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler. Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

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

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.

Torsdag den 11. april kl. 19.30. Gamle biler og plasticvinduer. Vi er inviteret til åben fabrik hos Gert Christensen. Adressen er Ribe Landevej 84, Sølsted, 6270 Tønder. Tilmelding til Bent Jessen på telefon 74744483 senest 1. april.

Torsdag den 9. maj kl. 19.30. Bemærk ændring af datoen pga. Kr. Himmelfartsdag. Vi ser endnu et afsnit af "Gamle Danmark".

Lørdag den 1. juni kl. 10.00. Den dag skal vi få byen til at ose af engelsk charme på gamle engelske køretøjer. Alle er velkomne, hvad enten det er med bil eller motorcykel. Arrangementet foregår på "Markedspladsen", hvor der vil blive serveret gratis kaffe og rundstykker fra kl. 8. Der bliver officielt åbnet kl. 10. Vi håber at kunne trylle lidt engelsk kultur og hyggeligt samvær frem ved hjælp af

engelsk øl og "antikke" boder på pladsen. Tilmelding senest 26. maj til Bent Jessen på tel. 74744483.

Torsdag den 13. juni kl. 19.30. Sommerafslutning i klubhuset.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

ØSTJYLLAND – RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1,2 km længere fremme ligger Ristrup. Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Der er kommet ny mødearrangør på Ristrup. Valget er faldet på Kaj Munkholm (ny Mercedes-fan) og Jørn Jakobsen (nu MG Minus), der tager over efter Arne Jespersen og Lars Hoffbeck, som fandt der skulle ny kræfter til. En stor tak til Lars og Arne, som har ydet en stor indsats, der skal leves op til. Det vil vi forsøge.

Vi lægger ud med en foredragsaften, hvor vi skal møde en spændende mand, hvis hjerte brænder for historiske baneracere. Han fortæller om det at være kører – at køre stærkt. Og så restaurerer han dem selv!

Kom ud af busken og mød Claus Berglund Andersen tirsdag den 5. marts kl. 19.30, og bliv selv inspireret, når han fortæller om sine hurtige, spændende vogne.

Med venlig hilsen
Kaj Munkholm, tel. 86221055,
Jørn Jakobsen, tel. 86120644.

ØSTSJÆLLAND – KLIPPINGE

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

På vores klubmøde tirsdag den 26. februar kl. 19 kommer DVK's tidligere formand, præsident for Danmarks Tekniske Museums Venner og medlem af museets bestyrelse Niels Jonassen, og delagtiggør os i den

spændende verden, som blandt andet indeholder biler. Niels er jo et kendt ansigt i veteranbilkredse, også sammen med Hanne Jonassen som leder af DVK's righoldige bibliotek. Så har i nogle spørgsmål til Niels om museet eller biblioteket, så er det bare at møde op i Klippinge 26. februar.

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 15. januar så cirka 20 medlemmer historisk motorsportsfilm fra bl.a. Silverstone.

Tirsdag den 19. februar kl. 19.00 kommer Niels Jonassen og præsenterer sin ny bog, og Hans Henrik Havsted vil være der med bogbussen, så der bliver lejlighed til at handle.

Tirsdag den 19. marts kl. 19.00 får vi besøg fra Historisk Sports Sektion, der vil fortælle, besvare spørgsmål og prøve at få en bil med.

Tirsdag den 16. april klubmøde.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040
Kaj Sørensen 5572 6198

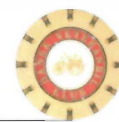
BØRKOP VANDMØLLE

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

14. februar ser vi en video fra klubbens 40 års jubilæumsrally i 1994.

14. marts klubmøde på Vandmøllen. 11. april klubmøde på Vandmøllen – jeg regner med at denne aften delvist tilbringes i mølleriet. Jeg vil sørge for at møllereren, som til daglig maler til restauranten og Munkebjerg, kommer og foretæller om møllen og lidt om sig selv. Møllereren har levet nogle af sine drengeår på møllen, da hans far var møller og har (vist nok) senere selv drevet møllen.

16. maj. Vi mødes på Vandmøllens parkeringsplads kl. 18.45. Herfra



kører vi til tømrer Erik Therkildsen, Børkop Skovvej. Der skal vi se tømrer blive til. Dels hugget til med breddbil, dels savet på bloksav fra 1926. Hertil en masse andet spændende værktøj, incl. en samling håndværktøj. Erik vil nok også gerne fortælle om sit speciale, nemlig restaurering af bindingsværk. Vi medbringer termoen og ostemaden/kagen.

Den 20. eller 26. maj eller? Datoen er ikke helt på plads. Jeg foreslår at vi mødes på p-pladsen ved Damhaven i Vejle. Ad små veje går det langt mod vest, da vores mål skal være Hedeagergård ved Ølgod. Gården er økologisk drevet og vort gode medlem Jørn Jakobsen fra Århus siger at gårdens oste er mere end bare oste. Vi skal se staldene, kan handle i gårdbutikken og gårdejer Hedeager vil føre os rundt på Sporet ved Hedeagergård. Et 4 km langt spor rundt langs ejendommens marker og igennem plantagen giver indtryk af driften og naturen. Vi tager madpakker og klapstole og –borde med, så kan vi selv bestemme hvor frokosten og kaffen indtages. Tilmelding nødvendig.

13. juni klubbemøde.

En lørdag i sidste halvdel af juni mødes vi omkring kl. 10 på plænen ved Langelinje/Strandpromenaden i Horsens. Her drikker vi vores morgenkaffe og snakker indtil klokken 11, hvor Industrimuseet åbner. Museet rummer bredt, hvad der har med industri at gøre, fx indrettede arbejderboliger fra 1880, 1920, 1930, 1950, 1960 og en ungdomsbolig anno 1998. Der er en betydelig samling af industrimaskiner. En del af museet er ofte arbejdende, fx trykkeriet og smedjen. Der er hestevogne, som danske håndværkere byggede dem og som industrisamfundet benyttede, især indtil 2. verdenskrig. Det er et helt gadebillede indrettet som i 1950'erne. I Klædeskabet kan børn og voksne iklæde sig tidernes tøj. Endelig er der Nimbus-Museet. Kort sagt meget at se for mange. Efterhånden som vi har set nok, om det er efter 2 eller 3 timer bestemmer vi nogenlunde hver især. For når vi har set nok, danner vi større eller mindre grupper og kører mod Rårup

Flyveplads. Her kan de der har lyst få det hele at se lidt fra oven, i det der er ledige sæder i en af veteranflyverne. Hvordan vi slutter dagen er ikke aftalt endnu. Men slutter gør den trods alt. Tilmelding nødvendig.

Tilmeldinger på tel. 75890448, fax k75899487 eller e-mail poulerik@rotek.dk

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND – VESTERHEDE.

Der er møde i Vesterhede hver den sidste (bemærk ændringen) mandag i måneden kl. 19.00.

Husk tilmelding til møderne i Vesterhede = brød til kaffen, til Ove Iversen på tel. 75339321.

Af en eller anden grund kiksede det med at få Hans Sørensens beretning om julefrokosten i Vesterhede 30. november med i sidste blad. Den er her:

Der mødte 25, deriblandt en del med fruer, det er jo også dejligt at se dem til møderne. Ove Iversen bød velkommen og kom ind på hvad der var sket i det forgangne år, han ønskede at der ville komme flere til de almindelige møder. Vi gik derefter over til det velspækkede julebord, hvor der absolut ikke manglede noget, kun var der i år ingen mandelgave, ærgerligt, for det var mig der vandt den sidste år.

Blandt gæsterne var formand Peter Løvstrøm Sørensen og medlem af bestyrelsen Bent Friis, der berettede lidt om klubben og dens fremtid, de ønskede og håbede på mere ro, så man kunne koncentrere sig om det det handler om, de gamle køretøjer. Man kom også ind på klubbens 50 års jubilæum og ønskede ideer fra medlemmerne til, hvordan det skal holdes.

Derefter var der ost og kaffebord, og godt mætte sluttede deltagerne aftenen ca. ved 23-tiden, en god aften var slut.

Om januar-mødet skriver Hans Sørensens: Det var igen et udemøde, denne gang hos Grindsted Reserve-

delslager. Vi blev budt velkommen af Erling Madsen og hustru, derefter var der fri rundvisning. Firmaet solgte i det daglige almindelige reservedele til alle typer biler, samtidig havde de også renovering af bremses, kølere, topstykker. Når man gik rundt inde på lageret var det tydeligt at se her var orden i tingene, alt lå hvor det skulle, og overalt var der nydeligt rent, ikke fordi vi skulle komme, men sådan tror jeg altid det ser ud.

Ud over almindelige reservedele havde de en del til 50/60'ere biler, især så jeg mange pladedele til FIAT, Opel Kadett A, B, Ascona A, Toyota, Ford og mange andre, udstødning lå der også meget af, bremsedele, pakningsæt. Under rundvisningen blev vi budt på øl og vand, tak for det, mens Erling fortalte om hvad firmaet i det daglige lavede. Under kaffen hjemme hos Ove gik snakken livligt og det blev vedtaget at mødet for fremtiden skulle være den sidste mandag i måneden i stedet for den første. En god aften var slut, jeg tror vi var en 20 stykker. Vil man i kontakt med Grindsted Bremse & Koblingservice, Vestergade 114, er det tel. 75322322, spørg efter Erling.

I januar var der altså to møder i Vesterhede og man blev som sagt enige om at flytte den faste mødedag til sidste mandag i måneden. Søndag den 27. blev jeg ringet op af Knud Grønne, han havde nogle forslag til møder, så vi laver nogle arrangementer sammen med Vestjylland. Den 28. var vi samlet en lille flok for at drøfte hvad vi skal lave de næste måneder, og vi bød Erling "Bremsemand" Madsen velkommen i klubben. Der blev aftalt følgende:

Mandag den 25. februar møde hos Michael B. Olesen, Hyldelund. Tilmelding en uge før.





Torsdag den 21. marts møde hos Minicrosser i Snebjerg. Tilmelding en uge før.

Lørdag den 20. april. Stumpemarked ved klubben. Ring i forvejen.

Torsdag den 15. maj møde ved Brande elværk. Tilmelding en uge før.

Mandag den 27. maj klubaften.

Søndag den 2. juni. Lemvig Flyveplads. Tilmelding en uge før.

Mandag den 24. juni klubaften (ud i det blå?).

Med venlig hilsen
Ove H. Iversen, tel. 75339321

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!

Som sædvanlig havde mange meldt sig til julefrokosten, vi var små hundrede mennesker og havde en vældig hyggelig aften. For at vi ikke skulle afvise nogen havde vi med hjælp af Ole Poulsen, Saxkøbing, lånt kantinen på hans arbejdsplads, Landtransportskolen på Avedøre Holme, hvor der var plads til alle. Mange tusind tak til skolen for lån af lokalet. Der var hyggelige omgivelser, og takket være en stab af aktive medlemmer, der ikke gik af vejen fore at give en hånd med, både ved pyntningen og dækning af borde. Dorthe Thies tog beredvilligt besværet med at tage imod checks og pengene, Niels Jonassen holdt festtalen og Henrik og Kim lavede maden. Tak til jer alle. En special tak til Tacco Sild, der havde sponsoreret sildene og til slut den allerstørste tak til alle de hyggelige medlemmer, der var med til at gøre denne aften til en rigtig festaften.

Til mødet på Nivågård 7. marts kl. 19.30 kommer Jørgen Lind helt fra

Sønderho på Fanø for at berette om Dansk Motor Klubs væddeløb på Fanø i årene 1919-24. Foredraget vil være ledsaget af lysbilleder. Snyd ikke dig selv for en meget interessant aften, der osrer af bilhistorie.

21. marts kl. 19 virksomhedsbesøg. Vi besøger igen det meget fine Automobilværkstedsmuseum på Lyngby Tekniske Skole, Mortonsvej 18, 2800 Lyngby (indgang gennem gitterlågen). Har du ikke set denne lille perle af et museum, der råder over materiel fra den gang bedstefar var ung, og for nogle endda da oldefar var ung, så er muligheden der nu. Begrænset antal deltagere, så tilmelding til Dorthe Thies på kontoret, tel. 49145906.

Ved mødet torsdag den 4. april på Nivågård vil vi blive klogere på hvordan man slukker en brand i sit gamle

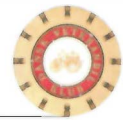
køretøj. Er det hensigtsmæssigt at bruge en pulverslukker, eller gør den mere skade end gavn? Vi forsøger at få svarene hos sagkyndig bistand. Mere i et senere blad.

Torsdag den 18. april kl. 19 virksomhedsbesøg i Københavns-området hos fa. Enmaco, Park Alle 363, 2605 Brøndby (indkørsel Abildager), hvor man, hvis man er til de store køretøjer, kan få sine hedeste ønsker opfyldt. Karsten Hansen og hans medarbejdere vil vise, at her er alting stort og kun nogle enkelte små. Men siger navnet Caterpillar eller Cat dig noget, er det bare at melde dig til Dorthe Thies på kontoret (begrænset antal pladser). Tel. 49145906.

Venlig hilsen
Claus E. Neble.

Fotos Kaj Wredstrøm





Bestyrelsen rører på sig endnu!

Da vi begyndte vores arbejde efter den ekstraordinære generalforsamling i august sidste år, gik vi i gang med dels at få styr på de mange løse ender, dels sætte os ind i, hvad vi egentlig havde fået ansvaret for. Over halvdelen af den nye bestyrelses medlemmer var nye og uerfarne, og det har betydet en del nytænkning på mange punkter. – Det har også betydet, at visse ting ikke er gået helt så hurtigt, som vi gerne selv havde ønsket det. Men vi har satset meget på at vise handlekraft og, for enhver pris, åbenhed.

Som I kunne læse i decembernummeret af Veteran Tidende, valgte Claude Teisen-Simony og Henrik Schou-Nielsen at træde ud af bestyrelsen i november. Da de har overdraget deres igangværende sager til os andre, har den største forstyrrelse i den forbindelse været det mylder af underskrifter, der skal sendes på kryds og tværs for at bemyndige en ny kasserer!

Men lad mig så i øvrigt ikke spille mere af Ole Emils dyrebare spaltepads og i stedet gennemgå de emner, vi har haft fat i ved møderne den 25/11-2001 og den 6/1-2002.

Bestyrelsens arbejde

Terkel L.O. har gennemgået og fornyet de eksisterende regler for tilskud til løb og arrangementer (vil blive offentliggjort snarest). Der er også vedtaget og nedfældet regler for godtgørelser til bestyrelses- og redaktionssmedlemmer, mødestedsansvarlige, vel at mærke regler som er i overensstemmelse med den gældende skattelovgivning. Vi håber at de, som kommer til at gå ned i godtgørelse, har forståelse for dette!

Vi mangler endnu at have besøgt alle mødestederne, men håber at nå det inden generalforsamlingen. De resterende to øst-medlemmer arbejder desuden på at nå frem til en løsning på bibliotekets pladsproblemer, samt forsøge at finde et mere velegnet hovedkvarter end Nivågård. Det sidste er en meget vanskelig opgave!

Til brug for Dorthe på kontoret bliver der udfærdiget et katalog over køretøjer, som ejeren vil stille til råd-

ighed til reklame- eller filmoptagelser. – Samt over medlemmer med erhvervskørekort og limousinetilladelse, som vil lade sig stille til rådighed til f.eks. bryllupskørsel. Alle, der hører ind under en eller begge ovennævnte kategorier, er til stadighed velkomne til at melde sig hos Dorthe, så de kan blive tilføjet kataloget. Men husk på at bryllups- og limousinekørsel kræver erhvervskørekort og limousinetilladelse!

Apropos Dorthe, så har vi taget konsekvensen af, at hun reelt administrerer klubbens daglige drift, og har udnævnt hende til administrator. Dette i erkendelse af at klubben - med de senere års mange udskiftninger på bestyrelsesplan - havde været ildestedt, hvis hun ikke havde holdt sammen på trådene.

Vi har nedsat en arbejdsgruppe bestående af Peter L.S., Bent F., Frits B.J. og Dorthe, som - med hjælp udefra - skal se nærmere på at få pudset klubbens image af. Det gælder bl.a. vores udstillingsmateriale. Da vores nuværende web-master Jens Munk har bedt sig fritaget, er vi også på denne front ved at forberede fornyelse med professionel hjælp.

Sidst men ikke mindst håber vi på at kunne få udsendt en ny udgave den længe forsinkede medlems- og køretøjsliste. Desværre har forberedelserne været noget forplumret af edb-problemer.

Generalforsamling

Dette års ordinære (og forhåbentlig eneste!) generalforsamling vil finde sted lørdag den 27/4-2002 kl. 13.00. Stedet bliver det samme som sidste år, nemlig i Nyborg Teater.

Regnskab

Da klubben i løbet af 2001 nåede at have ikke færre end 3 kasserere, har vi valgt at tilknytte en ekstern revisor til at assistere med et korrekt og konsistent regnskab.

Vi besluttede fra starten i august, at vi fremover ville lade klubbens kontingentoprævning varetage af PBS. De førnævnte edb-problemer samt kassererskiftet i november betød dog, at vi måtte sende girokort ud på traditionel vis. Selvom denne manøvre

kom i gang med nogen forsinkelse, lykkedes det - med hjælp fra et hold frivillige kuvertpakkere (TAK!) - at få girokort og stamkort sendt ud i tide.

Når dette læses, skulle klubben være tilsluttet pc-bank, hvilket vil sige at vor kasserer Henning K.K. og Dorthe begge vil være i stand til at jonglere med klubbens midler via Internettet, hvilket forhåbentlig vil spare en masse checks!

Den meget kontroversielle aktiepost er fortsat ikke solgt. Selvom vi fra starten alle var enige om at skille os af med den, betød visse hændelser den 11/9-2001, at kurserne har været meget ugunstige. Og selvom vi ikke mener aktiespekulation hører hjemme i en veteranbilklub, ønsker vi ikke at påføre klubben et tab. I stedet afventer vi, at kurserne nærmer sig det niveau de havde ved købet.

Der har været nogle tilfælde, hvor bl.a. arrangører af løb har anvendt klubbens konto som mellemregning for indtægter og udgifter. Dette er principielt forkert, det giver ekstra arbejde for såvel administrator som kasserer og vi vil derfor gerne bede folk lade være.

Diverse

Ole Sommer har været så venlig at invitere os til at lade os repræsentere på forårets store biludstilling i Bella Center. Det har vi naturligvis takket ja til.

Ansvar for klubbens Swift, der jo til daglig henstår til beskuelse hos Danmarks Tekniske Museum, er officielt blevet tildelt Poul Suhr, Horsens. Han har alligevel i praksis varetaget køretøjets interesser i årevis og er altså nu „Swift-kustode“.

Til slut vil jeg gerne *meget indtrængende* anmode **alle**, der kunne tænke sig at give en hånd med i driften af klubben, om at melde sig som kandidater inden den kommende generalforsamling. Det er spændende, det er sjovt, og kun en lillebitte smule anstrengende!

Bo Ødegaard, klubsekretær

EN HISTORIE OM BRABHAM

Af Carsten Frimodt



Den bredt kørende, trefoldige F1 verdensmester Jack Brabham ses her på vej til sejren i det tyske GP, Nürburgring 7. august 1966 og til sit sidste verdensmesterskab i egen bil, Brabham BT 19.

DEL 1

Drengedrøm

Denne historie handler om en drenge­drøm, som startede ved hegnet på Roskilde Ring i 1966. Første del er om Brabham og de danske Brabham racer­kørere fra dengang.

Roskilde Ring

På Ringen kunne vi i mange år se de store racer­kørere og deres biler. Især de uopnåelige formel­racere var den store oplevelse, hvor Stirling Moss og Jack Brabham var top i F1.

F3 var nok mere imponerende med store homogene og tæt kørte felter med bl.a. Ronnie & Reine (Peterson og Wisell) plus en lille håndfuld danskere. I midten af 60'erne var der faktisk kun 3 formel­klasser i international racing - i kontrast til i dag hvor der er ca. 20 formel­klasser.

Jack Brabham

Jack Brabham blev født 1926 i Australien hvor han levede sine første 20 år uden motorsport. Men så blev han taget med til dirt track racing (midget racere) af en amerikansk ven og kører. Selve racet interesse­rede ham ikke synderligt (de kørte som gale), men mekanikken i bilerne gjorde. Da Jack mente at det kun-

ne han gøre bedre, blev den første Brabham konstrueret.

Året efter begyndte Brabham selv at køre midget race i en stil som han senere bragte med til asfaltbanerne. I 1951 startede han på hillclimb i en gammel Cooper IV 500 c.c. og to år senere road racing i en Cooper Bristol med succes på de australske baner, ofte mod sin senere makker Ron Tauranac.

I 1955 blev Brabham lokket til England som kører for Cooper. Denne fabrik havde siden slutningen i 40'erne i Formel Midget kørt med center­motor, som de fortsatte med i Formel 2 i 57 med Jack ved roret. Cooper'en var en meget „levende“ bil, som krævede en kører der var over den hele tiden. Her passede Jack fint ind i bil­ledet. Hans publikumsvenlige brede kørestil (broadside) var med til at gøre Brabham til favorit.

Verdensmester Verdensmester

I 59 og 60 var stilen perfekt, med et VM til følge hvert af årene. Når Brabham ikke var feteret mester arbejdede han ydmygt som mekaniker hos Cooper, som var et far & søn firma,

hvor Jack havde svært ved at få sine ideer igennem. Men hans succes trak flere til fra hjemlandet, bl. a. hans tidligere modstander Tauranac.

I 1961 startede de to i hemmelighed MRD (Motor Racing Development) og byggede her den „første“ Brabham (BT 1 Formel Junior) og året efter den første Formel 1 (BT 3). Året efter fik bilerne navnet Brabham og det (kun) på grund af franskmændene. Dette skyldtes den franske udtale af MRD (merde!).

Midt i 60'erne var Brabham-mærket førende i F2 og F3, da de foruden at være hurtige også var enkle, robuste og reparationsvenlige. I 1966 kom kronen på værket da sporten så en verdensmester i egen konstruktion for første (og sidste) gang. Med den australske motor i ryggen (bogstavelig talt) blev det VM for Repco Brabham.

I 1970 trak Brabham sig tilbage som aktiv kører, 41 år gammel, men dog med en Grand Prix-sejr i sin sidste sæson. Samtidig solgte han sin andel af Team Brabham (som han fra starten havde haft med Ron Tauranac) til Bernie Ecclestone.



Jens Christian Legarth fører her foran Picko Troberg i Roskilde Rings Copenhagen Cup 13. juni 1965. Begge kører Brabham BT 15 (rød hhv. gul).

Ron, som var en gammel hædersmand, kunne selvklart ikke med blodhunden Bernie og solgte sin del 2 år efter. Derefter startede Tauranac forfra under eget „navn“ med de fine Ralt biler.

Jack Brabham blev senere til Sir Jack som påskønnelse for sine flotte resultater som sportsmand og som konstruktør. Sir Jack var faktisk en af de første til at involvere bilindustrien og de tekniske læreanstalter i produktionen af racerbiler (anvendelse af vindtunnel etc.).

Team Brabham fostrede efterfølgende flere verdensmestre i F1, inden nøglen blev drejet om i 1992 med BT 60 – dvs. 60 forskellige racerbiler.

Jens Christian Legarth

Af datidens danske topkørere i formelklassen lagde man især mærke til J.C. Legarth. Både som person og som kører var han markant og talentfuld. Foruden på Roskilde Ring (DK mester i 63) huserede han på skandinaviske som andre europæiske baner i sin Lotus 22.

I 1964 kaldte de europæiske baner og her kørte han topplaceringer hjem på Monza (nr 2), Jugoslavien (nr 3) og

sluttede som nr. 3 i det Nordiske Mesterskab. Der var dengang seriøs tale om F2 og F1, men JCL besluttede sig til endnu en sæson i F3.

Legarth hentede den første Brabham, en rød BT 15, til Danmark i 1965. Han debuterede med den i Roskilde Rings Åbningsløb om søndagen med en overlegen sejr, selvom han først havde modtaget den om lørdagen. Bilen var udstyret med 1000 cc. screamer fra Cosworth og gearkasse fra Hewland og resten af bilen fra ramme til fælg var Brabhams eget design.

JCL var vel på toppen af sin karriere da Palle Anchers fatale ulykke indtraf under Copenhagen Cup på RR. Han indså at sporten var (dødsens) farlig og sikkerheden ikke eksisterende. Legarth stoppede derfor – inden han toppede - med udgangen af 1965.

I 1966 helligede han sig sit motor-magasin (Illustreret Motorrevy) og tilblivelsen af Ring Djursland, som han faktisk egenhændigt byggede på sin egen jord for et budget på 75.000 kr. Her arrangerede han nogle virkelige „kanonløb“ som ikke var set magen til siden RR's storhedstid.

Sammen med Frank Williams lejede de formelbiler ud til de unge håbefulde kørere fra hans gods Søholm (hvor forløberen for Ring Djursland blev skabt i 1962) på Djursland. Han havde også tid til at tage sig en protegé – nemlig den senere storkører Ole Vejlund.

Han solgte sin Lotus 22, Brabham BT 15 og sit udstyr til Ib Odgård /Ole Vejlund i 1966.

Jens Christian Legarth mødte sin alt for tidlige død under afviklingen af et af sine store internationale stævner som tilskuer på sin egen bane i juli 1967.

Jørgen Ellekær

Jørgen Ellekærs debut på racerbanerne var spektakulær. På Århus Travbane (af alle steder!) væltede han sin Ford Zephyr Mrk 1 cabriolet. Derefter holdt han sig på hjulene i Cooper og Lotus i racersport samt Lotus 22 i Formel Junior, hvor han bl.a. gæstede baner i Berlin, Budapest og Finland.

Ellekær købte den næste Brabham, en hvid BT 15 identisk med JCL's, i 1965.

Det år var nok Ellekærs bedste med



Jørgen Ellekær fører i sin mørkeblå/sorte Brabham BT 21 28. april 1968, her fotograferet i "Handelsbankensvinget" efter langsiden. Han sluttede på en 3. plads pga. et spin.

en hel del udenlandske topløb. Han største løb foregik på den lange og lynhurtige Avus bane med det hvælvede sving efter langsiden. Især modet var en afgørende faktor her, dvs. ikke løfte (speederen) når man kom ind efter langsiden med topfarten (ca. 240 km/t). Kun andres uheld reducerede Ellekærs sikre sejr til en 3. plads. At de tyske arrangører huskede ham ses af det faktum at da det sidste løb på banen skulle køres i 1967, blev Ellekær inviteret og fik tildelt det ærefulde startnummer 1.

Han blev også husket ved Gelleråsens Kanonløb, hvor han efter et ordentlig spin ind over den ubeskyttede (og fotografbesatte) grønsvær, spandt direkte mod en 100 kg stor fotograf. Denne var for „stor“ til at løbe, men hoppe kunne han. Da Ellekær nærmede sig, blev han stående indtil sidste øjeblik hvor han hoppede som det gjaldt livet (hvilket jo var tilfældet), over den lave racer og landede igen minus en sko. En kollega forevigede dem, og Ellekær kom i

gang igen og sluttede alligevel som en fin nr 3. Den fine sæson gav flere top 5 placeringer og kronedes med et DM i Formel 3. Bilen blev solgt til Georg Duneborn.

I 1966 havde Ellekær ingen starter i formelklassen overhovedet (han ventede på en ny)!

Til 67-sæsonen købte Ellekær en ny Brabham BT 21, som blev malet Mustang-blå, som „køkkenmøbler“. Historien går på, at da Ellekær havde en stor møbelforretning kom fakturaen til at lyde sådan. Også denne sæson havde resultater i top 5.

1968 blev fortsat i den nu tilkørte BT 21, måske med nogle BT 21B modifikationer og nu som mørkeblå (sort) med orange næse & stribe. En 7. plads på Hockenheim (ud af 48) og flere top 5 placeringer i Danmark. Bilen blev solgt til Tony Hansen som kørte F3 og FF i 1969. I dag er bilen i England.

I 1969 blev der igen investeret i en ny Brabham BT 28, og igen i hvid.

Han kørte primært i udlandet, bl.a. på Monza men fordums resultater udeblev og han sluttede oftest som nr. 10.

I 1970 fortsatte Ellekær med sin hvide BT 28, men med færre starter og resultater.

Ole Vejlund

Ole Vejlund debuterede også med en rulletur, han i sin Maskot på RR. Herefter begyndte succesen at komme i Lotus Elan og Lotus 23B. Formel-debut i vognmandens (Gunnar Henriksens) Lotus 18.

I sit andet år (1966) i F3 kørte Vejlund i Legarths „gamle“ røde Brabham BT 15 og lagde hårdt ud med en 3. plads i åbningsløbet på Djursland og på samme banes internationale Kanonløb blev han en flot nr. 5. I sit andet år (1966) i F3 kørte Vejlund i Legarths gamle røde Brabham BT 15 og lagde hårdt ud med en 3. plads i åbningsløbet på Djursland. Senere på samme banes internationale Kanonløb blev han nr. 5. Da sæsonen var forbi købte Kurt Seerup bilen og kørte nogle år i den, inden han solgte den videre til Sverige.

I 1967 havde Vejlund med Legarths hjælp lejet en sort Brabham BT 18 og senere en ny hvid BT 21 af Frank Williams. Han kørte den med stor succes og var den bedste dansker det år. Til Roskilde Ring efterårsløb vandt han over de to svenske, kommende Formel 1 stjerner Ronnie Peterson og Reine Wisell (med under tegnede som entusiastisk tilskuer). Det år var med 2 sejre og slutplaceringer i top 3 et stort år for Ole.

Ole Vejlund skriver racerhistorie da han i Roskilde Rings Copenhagen Cup 5. maj 1968 i sin hvide Brabham BT 21 (nr. 2) valgte et nyt idealspor i hårnålen – også kaldet kappellet. I en gammel bil med en 10 hk svagere motor end konkurrenternes udbremsede/kørte han en flot sejr hjem.



I starten af 1968 kørte Ole videre i den hvide BT 21 og fik 2 andenpladser, inden Team Grundig investerede i 2 Titan Mrk 3 F3 racere og stillede den ene til Oles rådighed, som hermed blev Danmarks første professionelle kører.

Tre løb i Brabham BT21 blev det til i 1969 med en 7. plads på Anderstorp som det bedste.

Den sidste Brabham Ole kørte, var en BT 35 fra Team Mennen (S) som blev hyret til „Vejsvinget“ for Jyllandsringens GP 1972, der endte med en 8. plads i udlejningsvognen.

Jan Heggov

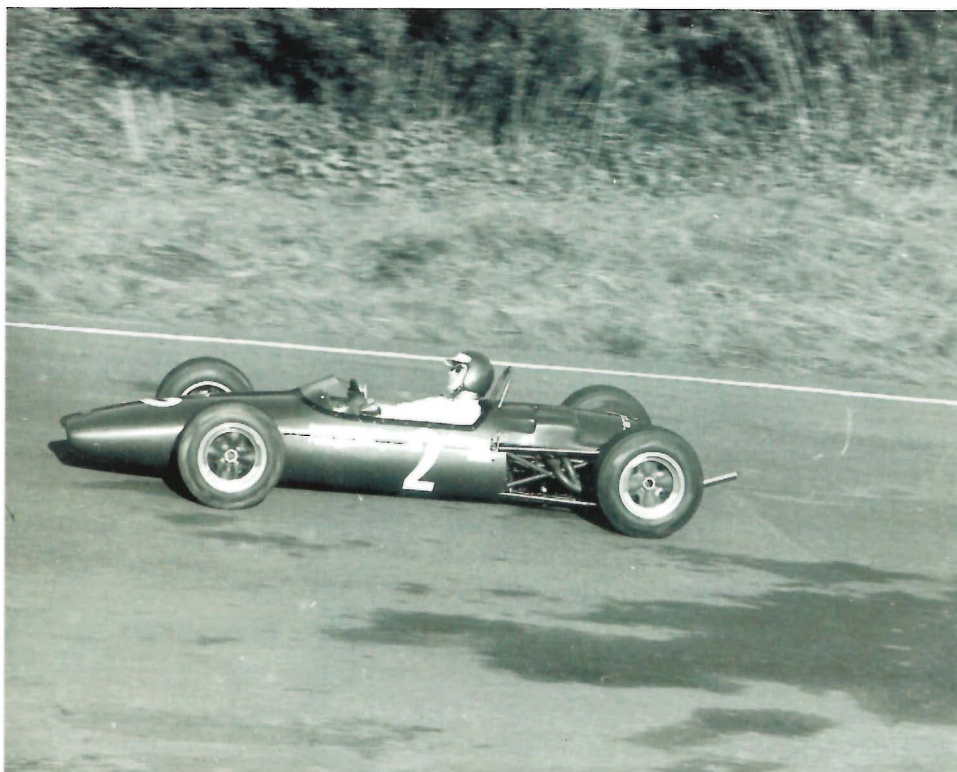
Heggov havde to gode år i hundehuse i Danmark og Sverige, der sluttede med et DM i 65.

Til 1966 var han på vej til den årlige racerbiludstilling i England, da han mødte Frank Williams på Englandsbåden og købte en brugt blå Brabham. BT 15. En lovende debut i formelrace startede på Ring Djursland, hvor Heggov blev nr. 3 i sit heat og løbet efter på RR blev han nr. 1 i sit heat. Jan havde en stor sæson og blev udråbt til årets bedste danske formelracerkører. En lovende debut i formelrace startede på Ring Djursland, hvor Heggov blev nr. 3 i sit heat og løbet efter på RR blev han nr. 1 i sit heat. Jan havde en stor sæson og blev udråbt til Danmarks bedste formelracerkører.

Til 1967 handlede han igen en brugt Brabham med Frank Williams. Bilen var den argentinsk kørte BT 21 no 3, som Frank solgte som Brabhams „egen“ racer!

Med Team Tattershal (diskotek i Jægersborg) i ryggen stillede han op i sin mørkeblå racer. På Jyllandsringen kostede en elektrisk „blackbox“ til 15 kr ham en sikker 1. plads og dermed præmiesummen på 15.000 kr! Sæsonen igennem afholdt tekniske problemer som knækkede krumtappe etc. Heggov fra den spæde succes. Han sluttede dog i top 4.

I 1968 blev bilen købt af Jean Johansson Sverige, og året efter gik den



til Norge ved Rolf Hansen og er siden forblevet her. I 1968 blev bilen købt af Jean Johansson Sverige, og året efter gik den til Norge ved Rolf Hansen og er siden forblevet her.

Tom Belsø

Danmarks første mand i Formel 1 er som bekendt Smiling Tom Belsø, som startede sin berømmelse i voldsomme Volvo'er og Alan Manns 3-hjulede Escort. Herefter begyndte Tom sit formelevener i Hawke FF, som han huserede med overalt i Europa.

I 1971 købte han Ellekærs Brabham BT 28 F3, som han konverterede til Formel Atlantic og rejste til England for at forfølge sin racerkarriere. Han gjorde en god figur i den engelske Yellow Pages serie, hvor han vandt sit første løb og blev nr. 2 i sæsonens sidste. Når han kom i mål var det som regel på skamlen, men selvom han kun gennemførte i 7 ud af 22 tællende løb, kørte han sig alligevel til en samlet 3. plads i den nu 3 år gamle bil!

Dette lovende resultat medførte at en englænder stillede en sprit ny Brabham F2 til hans rådighed. I denne hvide BT 38-19 debuterede Tom som den første dansker i Formel 2. Klassen, som var udskrevet til EM, bestod for halvdelen af vedkommende af Formel 1 kørere! Motorerne var

de berømte Cosworth BDA 16 valve som i den oprindelige udgave på 1600 cc. var hurtige og pålidelige. Men nu var klassen på 2000 cc. og det første år udviklede de (BDG motorerne) 285 HK ved 10.200 omdr. og eksploderede for et godt ord (gad vide hvad det var for et). Belsø havde en hård (og dyr) sæson med den opborede 1790 cc. BDA, der sluttede med en samlet 13. plads i EM.

Toms bedste race var da han i sidste del af sæsonen havde fået bilen ombygget og klar til Albi GP. Med start midt i feltet som nr. 12, fighede han sig op gennem feltet. Han kørte med samme omgangstider som vinderen og sluttede på en flot 4 plads!

Belsøs mest spektakulære race var nok da han på den gamle 20 km lange Nürburgring startede i solskin på slicks (dæk uden mønster) fra depotet. Efter 10 km var han (og bilen) i topfart med ca. 250 km/t og havde begyndt nedbremsningen før et sving, da han røg ind i regnvej. Når man ved at slicks mister grebet bare nogen har spyttet på banen, kan man gætte at Belsø var i problemer, og det på en naturbane med rige muligheder for at slå sig når man „står af“. Tom kurede og skred over hele banen, undgik autoværnet og landede oppe i en busk.

Da træder en stor gut hen til bilen og

Jan Heggov i sin mørkeblå BT 18 i Roskilde Rings åbningsløb 30. april 1964, hvor han debuterede med bilen på en 2. plads.



Tom Belsø blev køderen og siger: "Dau Tom - gi'r do den første dansker en autograf?". Så er man nede på jorden igen.

Hockenheim 16. april 1972 blev han nr. 5 og scorede de første EM-points. Bilen er Brabham BT 38, chassis 19.

Jac Nellemann

Nellemann var efter Belsø Danmarks næste storkører som „nåede“ F1, efter mange succesrige år i FF 1600, F3. Han høstede mange fine resultater i EM løb og blev i øvrigt den første dansker i Monaco F3 GP. Han gjorde en stor indsats for den danske motorsport, hvortil han introducerede FF (1968), Sport 2000 (1977) samt Formel Super Vee (1979).

Jac havde kun en enkelt optræden i en Brabham, men det var så til gengæld en Formel 1. En

hvid BT 48 havde han lejet til det svenske GP på Anderstorp i 1976. Selvom Jac havde evnerne til F1, havde teamet det ikke. Under den frie træning var Jac under kvalifikationskravet, men til tidtagningen i reservevognen manglede han sølle 0,2 sek. for at kvalificere sig. Teamet kunne ikke kurere Brabham'ens understyring.

Opsummering

Fra Brabham & Tauranac startede i hemmelighed i 1962 og til de slutte-

de med at sælge til Bernie Ecclestone i 1970/72 havde de et antal af vinderplaceringer, med Formel 1 VM i 1966 (Sir Jack) og 1967 (Denny Hulme) som kronen på værket.

Også i danske løb viste Brabham sin overlegenhed. Til Roskilde Rings GP i 1965 stillede 19 Brabhams op og kom i mål med 12 Brabhams på de 15 første pladser!

Jac Nellemann under træningen i sin lejede hvide Brabham BT 48 til Sveriges GP på Anderstorp i 1976. Han manglede desværre 15/100 sek. i at komme til start.





ÅRSBERETNING FRA PEUGEOT SEKTIONEN 2001

Når året rinder ud er der tradition for, at der ses tilbage på de begivenheder, der har fundet sted siden samme tid sidste år. Det gør både Dronningen og statsministeren og det gør vi i Peugeot Sektionen - uden i øvrigt at drage paralleller.

Arrangementer i 2001

Sektionens officielle arrangementer var identiske med det forgående års. Udover den obligatoriske deltagelse ved Classic Autojumble på Gavnø, blev der i 2001 holdt Peugeot Classic Picnic, denne gang hos Citroën- og franskbil-entusiasten Peter B. Nielsen, RetroGarage i Gørløse.

Inden vores picnic havde Peugeot i Hillerød inviteret os til at være med ved lanceringen af den nye Peugeot 307, som tilfældigvis faldt sammen med vores picnic. Da der kun er 10 km fra Hillerød til Gørløse, tog vi imod tilbudet. I forlængelse af besøget i Hillerød kørte vi i samlet flok til Gørløse. Efter rundvisning i Peters garager og den efterfølgende bil-

snak, blev madpakkerne indtaget på plænen bag stuehus og værksteder. Vejret var rigtig fint til formålet og hen på eftermiddagen vendte vi snuderne hjemad.

3 uger senere var det tid til Classic Autojumble på Gavnø. Som et déjà-vu fra arrangementet i 2000, 1999, 1998, 1997 osv. kunne man møde en sværm af MG'er, Jaguarer og andet engelsk fuldblod. For at fylde ud i mellem rosenbedene var der - traditionen tro - også en række nyere biler, der havde fået adgang. Og traditionen endnu mere tro var der kun ganske få køretøjer med løven forrest. Vejret var fint - nærmest godt - og betød egentlig optakten til det sommervejr, som lagde sig over landet en stor del af sommeren. 4 Peugeot klassikere havde taget turen til Gavnø.

Internet

Peugeot Sektionen og Peugeot Classic DK har siden 1997 haft en hjemmeside, som efterhånden har fået bidt

sig rigtig god fast. Vi har cirka 35 besøgende i døgnet, hvilket er meget tilfredsstillende med vores lille målgruppe. Vi har i det forløbne år modtaget rigtig mange henvendelser fra ind- og udland. Måske bliver der en dag link fra DVKs overordnede hjemmeside til sektionerne. Vi har i hvert fald link den anden vej?!

Aktiviteter i 2002

Aktiviteterne i 2002 bliver sandsynligvis en gentagelse af 2001, hvilket betyder Afholdelse af Peugeot Classic Picnic samt deltagelse på Gavnø. Information om årets arrangementer vil blive bragt i Veteran Tidende når den foreligger, hvis altså ikke sætternissen er på spil, som det er sket tidligere.

Oversigt over løb og arrangementer ajourføres endvidere på vores hjemmeside, som hedder <file://home3.inet.tele.dk/a-hansen/pcdk> eller <file://drive.to/pcdk>

Claus Sonne Linnedal



KRISTIAN LANGELUND

Tekst og fotos: Poul Suhr

Bedre kendt som urmageren fra Hedensted, selv om han egentlig er uddannet elektriker og har i mange år drevet radio- og tv-forretning. I det østjyske er han en kendt person i veteranbilkredse, og for nylig havde jeg fornøjelsen at besøge Kristian Langelund i hans spændende domicil i Hedensted, hvor vi fik en hyggelig snak.



Urmageren i gang med reparation af et lommeur.

Kristian Langelund er født i 1930 i landsbyen Korning vest for Hedensted, hvor hans far havde et landbrug, men havde tidligere drevet vognmandsforretning, så det med interessen for køretøjer havde han fra barndommen. Kristian Langelund var ikke interesseret i at blive landmand men var i stedet meget optaget af radioteknik. På det tidspunkt var det imidlertid ikke muligt at få læreplads i den branche, i stedet kom han i lære som elektriker og blev udlært i 1950.

Derefter aftjente han sin værnepligt i marinen og blev stationeret på Dragør Fortet på Amager, hvor han på grund af sin interesse og viden indenfor radioteknik kom til at arbejde med reparation af marinens radiomateriel, så på den måde fik han alligevel en form for uddannelse i radioteknik. I sin læretid fik han i øvrigt en anden

KL i sit kontor, hvor alle vægge er dekoreret med hans imponerende samling af lommeure.

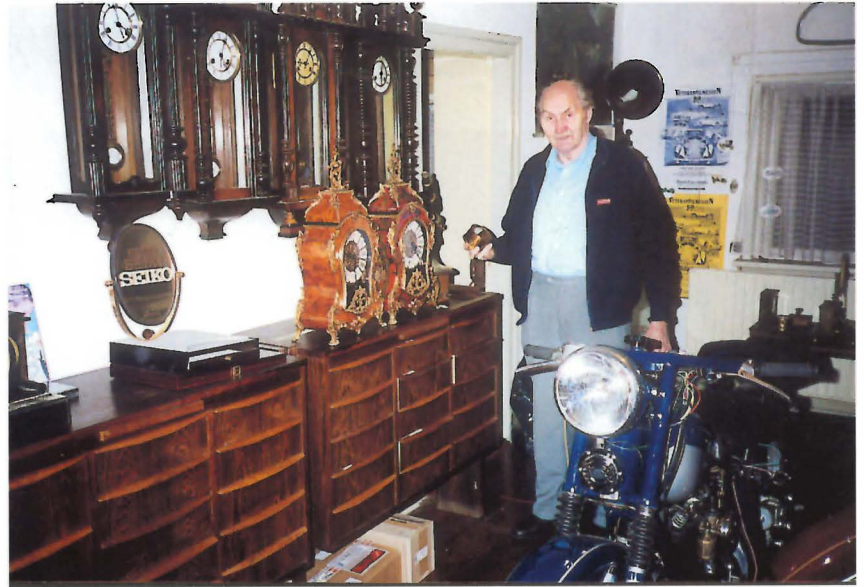
interesse, for når de kravlede rundt oppe på folks lofter for at trække ledninger, så fandt han ofte kasserede ure som han fik og morede sig med at reparere og få til at fungere igen, blandt disse ure var der mange fine eksemplarer i smukke kasser, flere var rene kunstværker. Han har bevaret de bedste af urene og har i dag en imponerende samling, også lommeure har fascineret ham og på hans kontor har han ophængt sin samling på ca. 1000 stk., alle med små forskelligheder og historie.

Efter militærtiden arbejdede han som svend hos sin gamle læremester. Ved siden af elektrikerens lå der en markandiserbutik, der fik mange gamle

ure ind som skulle repareres, og det klarede Kristian Langelund for dem i sin fritid. Der gik imidlertid ikke længe før fritiden ikke var nok til de mange opgaver han efterhånden havde fået, og han besluttede derfor at etablere sig som selvstændig urmager og så var det slut med at være elektriker, han fortæller at hans sidste elektrikerarbejde var elinstallationen i et lille gult hus udenfor Hedensted som stadig ligger der og minder ham om hans elektrikertid hver gang han passerer det.

Selv om han hele livet har været trofast mod urene så er det alligevel radio- og tv-interessen der kom til at få størst betydning for hans forretning.





KL præsenterer stolt dele af sin omfattende ursamling.

Radioværkstedet som KL overtog det fra Peters Radio i 1956, alt er bevaret og instrumenterne er stadig funktionsdygtige.

Der skete nemlig det at der var en radioforretning i Hedensted der hed „Peters Radio“, men Peter interesserede sig mere for bilhandel end radioer og forsømte sin radioforretning. Da Kristian Langelund var begyndt at hjælpe ham med reparation af radioer, endte det med at han købte Peters Radio og lagde den sammen med urforretningen. Det skulle vise sig at blive en rigtig god investering, radio- og tv-branchen kom jo ind i en gylden tid i 60'erne og 70'erne, og hans forretning voksede sig større og større og krævede mere og mere plads, hvilket betød at forretningen måtte flytte et par gange inden den endte i de nuværende bygninger i Østergade.

For nogle år tilbage overdrog han radio- og tv-forretningen til yngre kræfter, men fortsatte med en butik med ure, guld- og sølvvarer i den ene ende af bygningen. Sidste år skulle radio- og tv-forretningen imidlertid bruge mere plads, så Kristian Langelund besluttede at nedlægge butikken og trak sig tilbage til værkstedet i baglokalet, hvor han stadig hygger sig med at reparere ure.

Interessen for gamle køretøjer begyndte i 70'erne med købet af en Ford A Tudor 1929, som efter restaurering blev indregistreret i august 1976. Interessen tog fart da han kort efter blev indmeldt i DVK og var flittig mødedeltager ved DVKs klubmøder i det østjyske, der dengang blev holdt på Ølsted Kro. På det tidspunkt havde han erhvervet sig et større garageanlæg som stødte op til hans ejendom, så nu havde god plads til at boltre sig med sin nye interesse. Hans første veteranbil er imidlertid en Mercedes-Benz 170 fra 1938, der senere er blevet restaureret og ind-

går i hans efterhånden omfattende samling på omkring 50 køretøjer, hvoraf halvdelen er motorcykler. Motorcykeldelen er domineret af ikke mindre end 18 Nimbus motorcykler, alle med små forskelligheder fra årgang 1937 til den sidste årgang 1959. Interessen for Nimbus fik han i sin læretid, hvor hans mester havde en Nimbus med varelad på sidevognen, der tjente som værksteds- og servicekøretøj. Kristian Langelund fortæller, at det var utroligt hvad de kunne byde dette køretøj, der aldrig svigtede, heller ikke når den blev brugt til at trække luftledninger på



Indtryk fra den interessante Nimbus samling, læg også mærke til samlingen af gamle radioapparater på hylde i baggrunden.



KL ved sit nuværende restaurationsarbejde, en Jaguar MK 7 fra 1955 der har tilhørt kongehuset og var indregistreret med Krone 411.



plads i elmasterne. Udover Nimbus tæller motorcykelsamlingen mærker som Puch, BSA, Matchless, BMW og en meget sjælden 4-cyl. Ziindapp fra 1939.

I bilsamlingen har han stadig den tidligere omtalte Mercedes-Benz 170 fra 1938 og Ford A fra 1929, men derudover tæller samlingen mange spændende køretøjer som Ford T 1927, 3 stk. urestaurerede Ford A, Opel Six 1935, Opel Kapitän 1939, Ford Eifel cabriolet 1939 og flere forskellige Mercedes-modeller i årgange efter 1946. Han arbejder for tiden med restaurering af en meget flot Jaguar MK7 fra 1955, som har tilhørt kongehuset og har ifølge papirerne været indregistreret med Krone 411, sandsynligvis har bilen være kørt af Dronning Ingrid.

KL ved sin første veterانبil, en Mercedes-Benz 170 fra 1938.



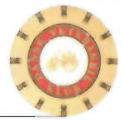
Kristian Langelund er en meget levende og aktiv personlighed, der spøgelfuldt fortæller at han aldrig kommer for sent hjem, idet han nemlig aldrig lover at være hjemme til noget fast tidspunkt. Det kræver naturligvis forståelse fra hans omgivelser, og her har han stor støtte fra sin kone Gudrun, blandt venner kaldet „Putte“, også hun er en meget kreativ person, i mange år har hun været fremtrædende indenfor dyrkning af blomsten fuchsia, men det har hun i de senere år trappet ned og i stedet kastet sig over en anden spændende aktivitet nemlig knipling, og fremstiller de flotteste ting, der er rene kunstværker.

KL omgivet af 3 motorcykler, Puch, BMW og BSA, og foran sin Ford A 1929, der blev indregistreret i 1976 med en af de første hvide nummerplader, der havde en reflekterende overflade, som på billedet giver en speciel virkning fra fotoapparatets blitzlys.



Kristian Langelund er en meget trofast deltager i DVKs østjyske klubmøder, der nu finder sted på Børkop Vandmølle, men også ved træf og løb er familien Langelund flittige deltagere. Det foretrukne køretøj er for tiden den lille Ford Eifel.

Et besøg hos familien Langelund er altid spændende, her møder man gæstfrihed, livsglæde og vitalitet, mit besøg denne fredag var ingen undtagelse.



Ford T 1927 og Ford Eifel cabriolet 1939.



KL på sin sjældne 4 cyl. Zündapp motorcykel fra 1939.

KL er altid en flittig gæst på stumpemarkeder.



KL studerer interesseret mekanikken i en af Martin Andersen, Ådums, mange Buick biler.



Til træf med fru Gudrun i Ford Eifel 1939.



DVK

En „Knudsen“-bil!

Chevrolet er næsten en dansk bil

Peter Aage Bak er den glade ejer af en Chevrolet 1930. Det har inspireret ham til at skrive om dansk-amerikaneren William S. Knudsen.

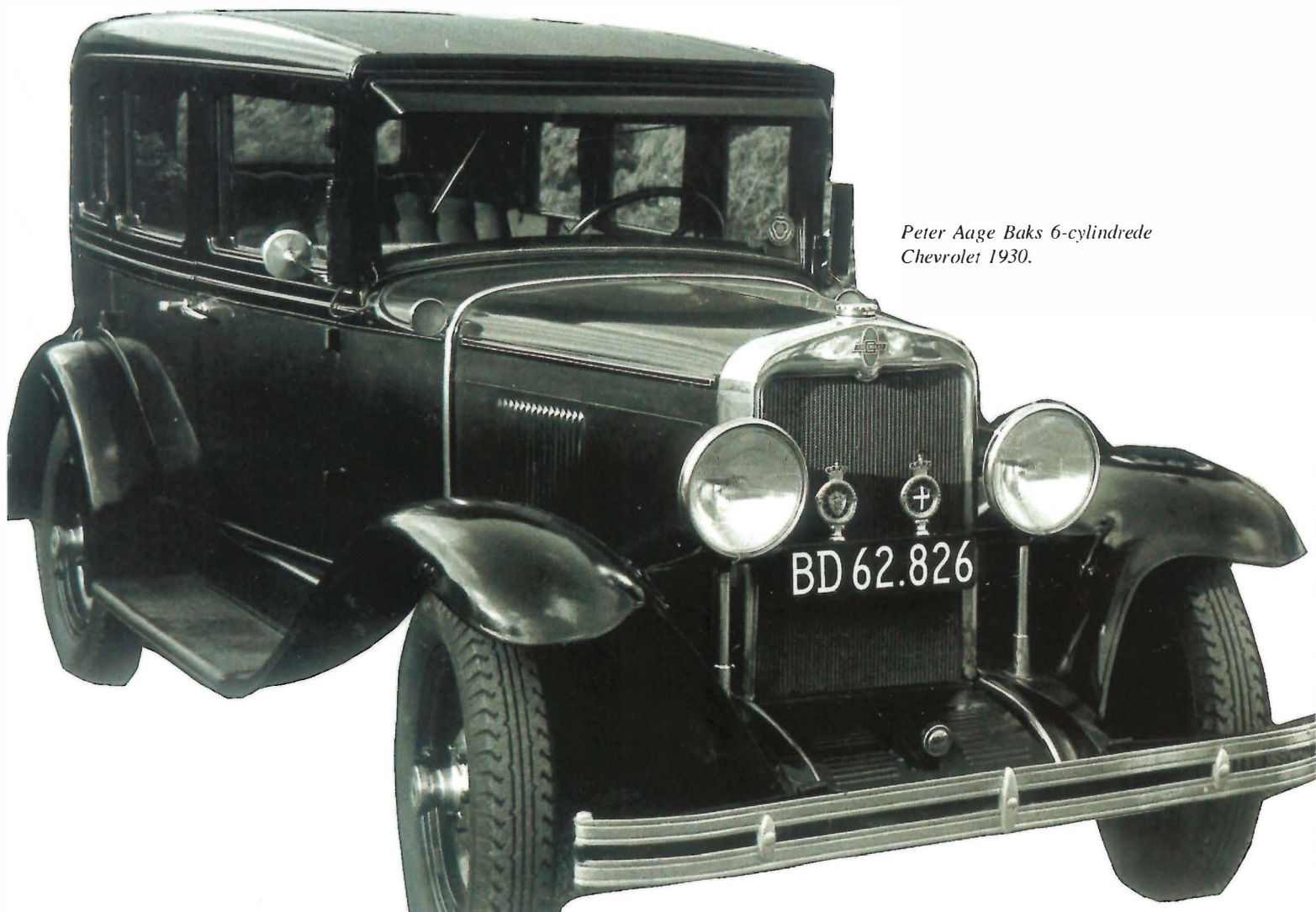
Vi vidste det vel godt, de fleste af os. Men jeg satte mig for, at jeg ville vide lidt mere om Knudsen, som fik sat rigtig fart i Chevrolet. Det viste sig at være svært. Mit bibliotek fandt én eneste bog om ham - i øvrigt på dansk. Men da man søgte udenlandsk, fandt man ikke noget om manden. Nok om hans virksomhed. Her kommer så hans spændende historie meget kort fortalt.

Signius Poul Vilhelm Knudsen blev født i Voldmestergade 26 i København den 25. marts 1879. Hans far var bødkermester og var med i krigen 1864. En flot mand med stort fuldskæg. Han blev senere toldrørsbetjent (gad vide, hvad det nu er?) og da hans første hustru døde, blev han siden gift med Augusta Zøllner. Hun var en klog og charmerende kvinde med vide interesser. De levede i beskedne kår uden at lide nød. Børnene fik en god opdragelse. De lærte glæden ved at arbejde og hjælpe til derhjemme samt at respektere Gud og kongen og ægteskabet.

Signius var Anna Knudsens første barn, og han blev en rigtig københav-



Peter Aage Baks 6-cylindrede Chevrolet 1930.





Ford og William S. Knudsen

nerdreng, god til spilopper. Hans søndagsskolelærer, Frøken Riis, holdt af ham og skaffede ham plads på landet i sommerferien. Mange år efter hørte bondefamilien en William S. Knudsen i radioen, og de skrev til ham og spurgte, om han var den københavnerdreng, som havde holdt ferie der? Et par dage efter rullede en Cadillac ind på gårdspladsen....

Signius kom i kommuneskolen og fik præmie for flid og god opførsel. Han lærte tysk i skolen og lærte sig engelsk ved selvstudium. Han lærte også at spille violin og klaver og andre instrumenter. Han var en god danser og i det hele taget afholdt. Han dyrkede fodbold og cricket. Han ville være sømand, men det satte hans far sig imod, så han kom i kontorlære hos en grosserer og siden blev han ansat i en cykelforretning. Når lejlighed gaves, hjalp han til med at samle cyklerne, men han lærte ikke noget rigtigt håndværk.

Han blev kasseret som soldat og bestemt sig så for at rejse til Amerika. Han havde sparepenge til billetten og 100 kr. foruden, og så gik turen med damper til Amerika.

I februar 1899 kom han til New York. Det kneb med hans engelsk, men han fik arbejde på et skibsværft. Formanden spurgte efter hans navn, og det

var svært at sige Knudsen, men værre var det med Signius. Om han da ikke havde andet navn? Jo, han hed også Vilhelm. Det blev afgjort til at være William, altså Bill! Han lærte at bruge nittehammer, og om aftenen satte han sig på trappestenen uden for sit pensionat og lyttede til børnene og snakkede med dem. Sådan lærte han sig et enkelt sprog.

Det var på flere måder en hård arbejdsplads. Uenighed blev afgjort med næverne, så William Knudsen fandt en bokseskole. Det hjalp! Efter værftet var han en tid på en lokomotivremise og sled hårdt men for en god løn. Han havde lovet sine forældre at være med til deres sølvbryllup, så han var i Danmark også i den tid. Derefter kom han til en cykelfabrik. Fabrikens driftsleder, Mr. Smith, spurgte Knudsen, hvor meget han tjente. 100 dollars om måneden. Smith tilbød ham 10,50 dollars om ugen og muligheden for at arbejde sig op. Og Knudsen tog jobbet! Han begyndte fra bunden som maskinarbejder, men han var i sit es her. Da

Kort efter Anden Verdenskrig var William S. Knudsen hjemme i Danmark og blev ved den lejlighed gjort til æresmedlem af Kongelig Dansk Automobil Klub.

nogle af folkene en dag ikke kunne forstå arbejdsbeskrivelsen, tegnede han den op med kridt på en jernplade. Hans regnefærdighed blev også bemærket. Han var snart fortrolig med alle maskiner og produktionsmetoder. Og så læste han faglitteratur i fritiden. Han endte som værkfører på fabrikken, og var en uhyre dygtig organisator. Han lærte også en del om at omgås arbejderne. „Du skal lede dine folk i stedet for at drive dem“, sagde driftsleder Smith til ham. Det var masseproduktionens problemer, der optog ham, og han løste dem godt. Firmaet begyndte at massefabrikere automobilede, og en dag rejste Smith og Knudsen til Detroit for at få bestillinger der. Knudsen kom til at diskutere med en af Fords ingeniører, og da kom Henry Ford hen og spurgte: „Er De Knudsen?“ Det var hans første møde med Ford. Knudsen fik en stor ordre, og nogen tid efter købte Ford virksomheden og dermed også Knudsen.

Hos Ford fik han til at begynde med en mere underordnet stilling, men han fandt arbejdet spændende. En dag blev han kaldt op til Ford. Ford spurgte ham, hvorfor forhandlerne hellere ville have biler fra Buffalo, hvor Knudsen var ansat, end fra Detroit?





Ved højtideligheden hos KDAK blev William S. Knudsen fotograferet sammen med forskellige honoratiores. På Knudsens venstre side sidder KDAK's mangeårige præsident, Prins Axel. Det store billede over sofaen er det portræt af Christian X, malet af Harald Slott-Møller i 1936, der kun indbragte 4.400 kr. på auktionen i 1978.

Knudsen svarede, at det kom vel af, at han forsøgte at lave vognene bedst muligt. „All right,“ var Fords svar, „så må De hellere komme til Detroit og lære os, hvordan det skal gøres!“.

Nu fik William S. Knudsen ansvaret for Fords samlefabrikker. Knudsen kom til at anlægge 18 af 27 samlefabrikker. Han blev produktionsleder hos Ford, og det var i øvrigt Knudsens skyld, at der kom en samlefabrik i København. Første verdenskrig bragte nye opgaver, og efter krigen satte William S. Knudsen ingeniører og tegnere til at konstruere en ny Fordvogn. Men Ford sagde nej. Det ville tage to måneder at sætte den i produktion. Ford foretog i stedet mindre ændringer på T-modellen.

I 1919-20 oversteg produktionen efterspørgslen, og Ford var ret hårdhændet ved sine forhandlere. Det førte til misstemning mellem Ford og Knudsen, og Ford viste det ved at give ham en ordre gennem en anden. Da gik Knudsen til Ford og sagde op, for sådan ville han ikke behandles. Han sagde derved farvel til 50.000 dollars om året plus 15% i tantieme, og kom arbejdsløs hjem til sin familie. Hustruen svarede bare: „All right, Bill, så kan vi da få lidt fred i huset!“

Han fik dog snart ansættelse som driftsleder hos et stålfirma og var der et år. Ford sendte underhånden bud efter ham, men han ville ikke tilbage. I begyndelsen af 1922 fik han henvendelse fra General Motors og blev direktør for Chevrolet. Dengang var GM den største bilproducent efter Ford. Efter William Durants fald i 1920 (andre må skrive hans historie) ønskede den nye ledelse en vogn, der kunne konkurrere med Ford T, som var blevet gammeldags. Det blev Knudsens opgave. Han fik igen sam-

me løn som hos Ford. Chevrolet havde ikke noget godt rygte ved den tid. Man sagde siden om Chevrolet, at det var som en tvivlsom kvinde, der blev godt gift.

Knudsen flyttede ind i direktørstolen. Han arbejdede som regel med hat på! Han var en god arbejdsleder og skabte tillid om sig ved sit jævne væsen, og han lod straks sive ud, at han ikke ville afskedige folk, men give dem ansvar.

I 1922 blev der kun produceret 240.000 Chevrolet'er. I 1923 var tallet 480.000. Fabrikkerne blev moderniseret og i 1925 var tallet 500.000. Målet var jo at overgå Ford! Knudsen sagde til forhandlerne: „I want one for one.“ En Chevrolet for hver Ford. I 1927 overgik man Ford. 1.180.000 vogne. Det år standsede Ford produktionen af T og begyndte at lægge om til model A.

Men William S. Knudsen var ikke færdig endnu. Han ville mere end det, og en majdag 1928 viste han GM's direktør Sloan den nye 6-cylindrede vogn. Uden produktionsstandsning gik fabrikationen igang, og den 1. januar 1929 blev den nye vogn vist for publikum. De nåede 1.300.000 vogne i 1929. Det er derfor, jeg forsøgte mig med at kalde en Chevrolet for „Knudsen“. Det er vel den mest „danske“ vogn, der er fremstillet? Sam-





men med DKW, men det er jo en anden historie.

I 1937 blev William S. Knudsen chef for hele GM og da krigsproduktionen blev sat i gang, kaldte præsident Roosevelt ham til at lede den industrielle side af krigen. Han fik titel af general, og efter krigen fortsatte han i GM.

Alt dette til trods forblev han også familiens mand og tro mod sine gamle idealer. Han var musikalsk, støttede sin kirke og efter krigen besøgte han sit gamle fædreland igen. Da opstod der sjovt nok en strid om, hvor i Voldmestergade, han var født. Og så kan dette lille rids over hans historie passende endes med et vers af „Ærbødigst“ (mon ikke nogen veteranfolk husker ham endnu?)

„Det tegner til at blive en stor opstandelse og ballade. Nu er der fred på den hele jord undtagen i Voldmestergade.“

William S. Knudsen døde den 27. april 1948. Men vi er stadig nogle, som en vis stolthed kører rundt i en „Knudsen“-bil fra de år, hvor han vandt kampen med sin gamle chef, Henry Ford.

Et lille PS: William S. Knudsens søn Semon E. Knudsen, kaldet Bunkie, gjorde også karriere i den amerikanske bilindustri. 20 år efter faderens død havde han arbejdet sig op til den næsthøjeste post hos General Motors. Han bankede nyt liv i Chevrolet og fik Pontiac op til en tredjeplads på salgslisterne. Men Bunkie blev for-

bigået, da man skulle vælge ny topchef. Til gengæld havde Henry Ford II fået kig på Bunkie og kaprede ham, da han selv havde fået politiske ambitioner i Lyndon B. Johnsons stab. Men også hos Ford blev Bunkie offer for en hård magtkamp, og Bunkie holdt kun et par år hos Ford. Han er blevet beskrevet som ”en mand af sjælden kaliber, en aristokrat, der virkelig vidste besked med biler”. Og ”et klart eksempel på hvad der kan ske når en udenforstående anbringes ved roret i en vældig og etableret organisation med magtcentre, som skinsygt vogtes af dem der har brugt det meste af deres tid på at udvikle dem”.
(Red.)

- Der har han siddet fra i fredags da han blev færdig med den BSA B32 1949 og det har regnet siden!





En af husmandsforeningerne på udflugt med Triangel turistbussen til et af Danmarks skønne steder. Den store kaffekande var altid med.

MINDER FRA EN VOGNMANDSFORRETNING I HALVTREDSERNE

Af Freddy Pedersen

Jeg tilbragte al min ferie og en del af min fritid fra skolen i Povl Gertsens vognmandsforretning på Midtfyn, som hed Midtfyns Turistfart. Den begyndte efter krigen i et lille, selvbygget træhus på Freltofte Mark, hvor der var garageplads til et par biler i højre side, når de stod i forlængelse af hinanden.

Vognmanden havde en Ford A fra 28-29, som efter krigen og ind i halvtredserne blev brugt til udlejningsvogn uden fører, men den kørte en sen nattetime ind i et træ, ført af nogle musikere med instrumenter. Jeg

mener de omkom ved ulykken. Ford A'en blev ikke til bil mere.

En Dodge fra 1930 var lillebil og på et tidspunkt også skolevogn, det var den bil jeg lærte at køre i som 12-årig. Det gik fint dengang, men jeg husker en gang jeg skulle bakke Dodgen ud af garagen, hvor min faster, Laura Pedersen, råbte at jeg skulle standse, da der var en cykel foran som var ved at vælte. Men i stedet for at bremse trykkede jeg speederen i bund og Dodgen røg som en raket ud af garagen og over gårdspladsen og ind i en cementvæg. Der skete heldigvis

ikke noget særligt, men jeg husker at vognmanden var ved at dø af grin over det skete.

Dodgen var på 8 cylindre og sideventilet. Det var vist sjældent, den gik på alle cylindrene, men den trak som en lastvogn, det beviste den gang på gang, når den skulle slæbe andre biler i gang, eller fri når de var kørt fast. Ja selv de gamle lastvogne og busser kunne den slæbe af med, med mig ved rattet.

En gang var vi på tur med Dodgen på Sjælland, midtvejs mellem Korsør og Roskilde begyndte bagtøjet at støje og ville ikke mere. Det viste sig at være kron- og spidshjul, der ikke kunne komme i indgreb med hinanden. Så blev det drejet en metalring og lagt ind bagved kronhjulet, og den kunne køre igen. Der blev ikke siden lavet om på det.

Vognmanden havde også på et tidspunkt to lillebiler, som min faster og far kørte i. Den ene var en 8-cylindret Hudson fra 1932-34, med plads til 7 personer. Det var en rigtig dejlig bil, med store oplukkelige luftklapper på siden af motorhjelmen.



Jeg og min søster i 1946 foran den 8-cylindrede Dodge 1930.

Renault turistbussen var til 16 personer og havde langsgående bænkesæder, så passagererne måtte sidde med ryggen til vinduerne. Jeg husker at sæderne var noget glatte, de var af meget glat skind eller plastic, så det kunne være vanskeligt at holde sig fast når man svingede. Dørene sad bag, men der var mulighed for at komme ud mellem forsæderne også. Fordørene åbnede så de gik bagud. Der var bundgearstang, som var ført fremad, med en stor vandring til følge. Bakgearet kunne godt være vanskeligt at finde. Motoren var en firecylindret sideventilet med et aluminiums topstykke, som der tit var bøvl med, da toppakningen ikke kunne holde tæt for vand og kompression.

Der blev først i halvtredserne bygget et nyt hus i Freltofte by, hvor der var garager i gården bagved, til sidst med plads til 5 biler. Renaulten blev skiftet ud med en Triangel bus. Den var med en Hercules benzinmotor, årgang 1935-36. Der var plads til nogle og tyve passagerer, og der var håndbetjent knækdør i højre forreste side og en nødudgang venstre bag. Sæderne var med stof (uopskåret mekka) og var anbragt som vi kender i dag. Der blev skiftet bagaksler et par gange, ellers gik maskineriet meget stabilt, så vidt jeg husker. Men der var nogen støj fra transmissionen, og der var vibrationer i træværk og vinduer.

Vognmanden havde derefter en Dodge bus, den med motorhjelme med to



Ford A 1928-29, brugt til udlejning uden fører. Dodge 1930. Renault turistbus med vognmand Povl Gertsen, som da er ca. 40 år.

svaj, med et skarpt knæk midtpå, fra ca. 1948.

I halvtredserne gik er mange ture ud i det danske land, jeg husker særligt når der om efteråret skulle fanges kvier ind, det foregik på marker og i skole og tit i Midtjylland, hvor man kørte så langt man kunne, og så blev der sendt schæfer- og rottweilerhunde af sted for at fange de vilde kvier.

Til sidste havde vognmanden en 40-50 pers. Mercedes bus, indtil hans død i 1974, 63 år gammel.

Han havde også lastbiler, jeg husker fra først i halvtredserne, hvor han begyndte med en gammel Chevrolet 1930, som jeg fik lov at styre som 9-10-årig. Men jeg kunne ikke nå pe-



1957: Triangel turistbussen af årgang 1935-36.

dalerne, så efter at han havde sat den i gear og koblet til med hånden, som han kunne når han gik ved siden af, derefter gik det i skridtgang fra gård til gård, når der ikke var så langt mellem de små gårde, så kunne han gå og læsse mælkespande af og på.

Derefter fik han en fladsnudet Fordson Thames med V8 motor, som var noget forslugen. Det var en årgang fra ca. 1946-48, motoren sad inde ved side af os i førerhuset og gav varme fra sig. Den var højrestyret, med et specielt langt lad, som var lavet til mælkespandetransport. Fra ny blev den brugt af mejeriet Enigheden i København, og da den fortsat skulle bruges til mælketransport med spande, var den et oplagt køb. Han købte endnu en nogen tid efter. Min faster kørte den, med en hjælper på.



Renault turistbussen, som havde dør bag til de langsgående sæder.



Fordson Thames lastvognen, årgang ca. 1948, med V8 motor.

Øverst til højre: Laura Pedersens VW bus, type 221, som blev købt i 1963 som ny og solgt igen i 66.

Gearstangen skulle betjenes med venstre hånd og sad temmelig langt tilbage. Gearkassen var usynkroniseret, så der skulle nogen øvelse til for at skifte gear og høre omdrejningerne på V8 motoren, når der skulle skiftes til lavere gear. Men jeg havde som 14-årig fået et godt tag på det, så jeg fik lov at køre en del ude på landet.

Der blev også kørt roer til jernbanevogne, på det viste billede er det Årslev station på Fyn, og de blev læsset med greb, både på og af, så det blev ikke til mange læs. Men senere kom der en transportør, så man ikke skulle svinge greben så meget.

Der blev også kørt med sneplov om vinteren, som var noget af en prøvel-

se, men spændende, for når der var meget sne føg det op omkring førerhuset, så vi intet kunne se. Det var fordi sneploven ikke havde det rette smig, så sneen kunne komme væk, den blev i stedet trykket sammen foran ploven, og så kørte vi fast. Så var det ud og grave ploven og lastbilen fri og bakke og helst i samme spor igen for at få tilløb til at skubbe mere sne væk. Der skulle tit mange gange til før vi kom igennem. De steder omkring Freltofte og Nr. Lyndelse var der altid meget sne, pga. vejenes beliggenhed.

Derefter havde han en Triangel T42 lastvogn i lighed med bussen, og der blev også købt en Dodge lastvogn af samme type som bussen, vist nok på Bolbrogården i Odense. Efter det kør-

te han i Austin og Morris 5 tons lastvogne, som var meget populære på den tid. Den sidste købte han fra ny i 1970 for 70.000 kr. og han havde den indtil sin død i 1974.

Min faster, Laura Pedersen, som levede sammen med Povl Gertsen, købte i ca. 1957 en Chevrolet fra 1936 af Tommerup Lillebilsforretning. Den kørte hun lillebil i indtil 1963, hvor hun byttede den ud med en ny VW bus, købt hos Kronsbjerg og Søn i Odense.

I ca. 1964 væltede Povl med VW'en i en skarp kurve, da fik den et nyt tag på. Faster Laura havde den indtil 1966, hvor hun solgte den og holdt op pga. svigtende helbred.

Cirka 1957. Chevrolet 1936 købt brugt af Tommerup Lillebilsforretning, så faster Laura Pedersen kunne få sin egen lillebil.



MhS Nyhedsbrev 4/2001 - Sammendrag

Det seneste nyhedsbrev fra Motorhistorisk Samråd, der blev udsendt i december 2001, indeholdt naturligt nok en del stof fra MhS-årsmødet midt i november. VT har allerede i januarnummeret præsenteret den nye bestyrelse, der blev valgt på årsmødet. I det følgende bringer vi et sammendrag af punkterne i nyhedsbrevet. Hele nyhedsbrevet kan ses på MhS' hjemmeside:

www.motorhistorisk.dk.



Årsmødet

Der blev optaget tre nye klubber: Danske DKW Veteraner, Klassisk Scooter Klub og VW Veteranklub Danmark. Hermed omfatter samrådet 54 klubber med i alt ca. 21.400 medlemmer.

Miljøregler

Bestyrelsen fremlagde på årsmødet et supplement til de tidligere udarbejdede "De 10 gyldne miljøregler" i form af en vejledning om miljømæssig forsvarlig opbevaring af veteran-køretøjer og "stumper". Årsmødet opfordrede bestyrelsen til at samle disse to dele til én samlet pjece.

Nyhedsbrev

Ole Lindberg ønskede aflastning med arbejdet med nyhedsbrevet, og Ole Willumsen fra Dansk Militærhistorisk Køretøjs Forening er nu tiltrådt som medarbejder. Hvis andre er interesserede i at være med, er de mere end velkomne - tilmelding f.eks. via MhS' hjemmeside eller til Ole Lindberg, tlf. 39 62 40 53

Kontingent

Årsmødet vedtog, at kontingentet blev nedsat med 1 kr. pr. medlem til nu 7,50 kr./medlem/år. Det skyldes, at samrådets økonomi er i rigtig god gænge.

FIVA

Der er sket en række personændringer i FIVA. idet der bl.a. er valgt ny præsident (Michel de Thomasson fra Frankrig) og ny generalsekretær (Andrew Burt fra England). FIVA har desuden optaget 3 nye organisationer fra hhv. Ungarn, Slovenien og Canada.

Lobbyarbejdet i Bruxelles bliver intensiveret, og FIVA understøtter en

række projekter, som Historic Vehicle Research Institute i England arbejder på, bl.a. om luftforeningen fra de historiske køretøjer.

I øvrigt kan vi her i Danmark glæde os over, at MhS' repræsentant i FIVA, Svend-Aage Tholstrup, fortsat har sæde i FIVA's vigtige EU-kommission.

Gamle registreringsattester

Det er måske ikke så kendt, men det er faktisk muligt at få lov at beholde den forrige ejers registreringsattest, når man kommer på Motorkontoret for at få sit køretøj ejerskiftet.

Hvis man gerne vil bevare den gamle registreringsattest af historiske eller personlige grunde, så skal man bare spørge om at få lov til at beholde den, når man indleverer papirerne på Motorkontoret. Den gamle attest vil så blive påstemplet "ANNULLE-RET", og du får den herefter udleveret.

Nye takster

En række gebyrer og afgiver er steget fra 1. januar 2002.

Synsgebyrer, 1. gang/omstilling:

Personbil: 400 / 250 kr.

Mc: 230 / 140 kr.

Nummerplader, sæt/enkelt:

1180 / 590 kr.

Ejerskifte/brugerskifte uden afmelding: 380 kr.

Privatkørsel i biler over 3,5 t

Ifølge gældende lov er det ikke tilladt at køre privat i lastbiler over 3,5 t tilladt totalvægt. I lyset af den voksende interesse for klassiske lastbiler er dette uheldigt, idet man således kører ulovligt, når man kører til træf m.v. i sin veteranlastbil.

MhS har derfor anmodet Skattemi-

nisteriet om en dispensation for lastbiler over 35 år, og Skatteministeriet stiller sig velvilligt til at indføre en sådan dispensationsordning næste gang loven om registreringsafgift skal revideres.

Risikoen for, at politiet vil skride ind, er sikkert lille, men skulle det ske, har vore uniformerede venner således faktisk loven på deres side.

Sv. Carstensen

AF HJERTET TAK

Aldrig før i mine over 35 år som bladredaktør for DVK har jeg fået så mange reaktioner fra læserne som på min lille efterlysning af kongelige oplysninger i sidste blad.

Som det hedder: Jeg kan ikke overkomme at takke alle, så modtag venligst på denne måde min påskønnelse.

Men der er så absolut ikke lukket! Man kan endnu nå at bidrage.

O.E. Riisager

REGISTRE OG SEKTIONER

opfordres til at indsende årsberetninger, så vi kan bringe dem i næste nummer af Veteran Tidende. Gerne med fotografier.

Borgward Isabella Coupé 1960



Tekst og foto: Hans Pedersen

Carl F. W. Borgward blev født den 10. november 1890 og døde i 1963, et par år efter at hans bilfabrik i Bremen i Vesttyskland gik konkurs.

Tilbage i 1921 var Carl Borgward selvstændig forretningsmand som underleverandør af komponenter til den begyndende bilindustri. Men Carl Borgward stræbte meget høje, han ville fremstille biler, og den første bil præsenterede han i 1931. Det var en ganske lille 3-hjulet bil, 2 hjul bag og 1 hjul foran, den fik navnet Goliath-Pionier, og den blev fremstillet frem til 1934.

I samme periode – nærmere betegnet i 1932 – overtog Borgward den fallitramte bilfabrik Hansa-Lloyd-Werke i Bremen, og der blev fremstillet nogle 4-hjulede biler.

Den første bil, der bar Borgwards navn, var Hansa 2000, der simpelt hen blev døbt om til Borgward 2000. Den lidt senere – og større model 2300

– kom frem i oktober 1939, og den hed aldrig andet end Borgward..

Tilbage i 1914 blev det tyske firma NAMAG (Norddeutsche Automobil- und Motoren-Aktiengesellschaft) slået sammen med det ligeledes tyske Hansa, og efter 1. verdenskrig solgte man bilerne under navnet Hansa-Lloyd. Der var megen turbulens, og allerede i 1921 blev firmaet igen delt op. I den tyske by Varel byggede man Hansa personbiler, og på fabrikken i Bremen hovedsageligt lastbiler, men også en del store personbiler under navnet Hansa-Lloyd.

Turbulensen var ikke forbi, og i 1929 blev firmaerne igen slået sammen. Det blev dog en kort fornøjelse, for som tidligere nævnt gik firmaet konkurs i 1932, og Carl Borgward overtog det hele. De store og dyre biler udgik af produk-

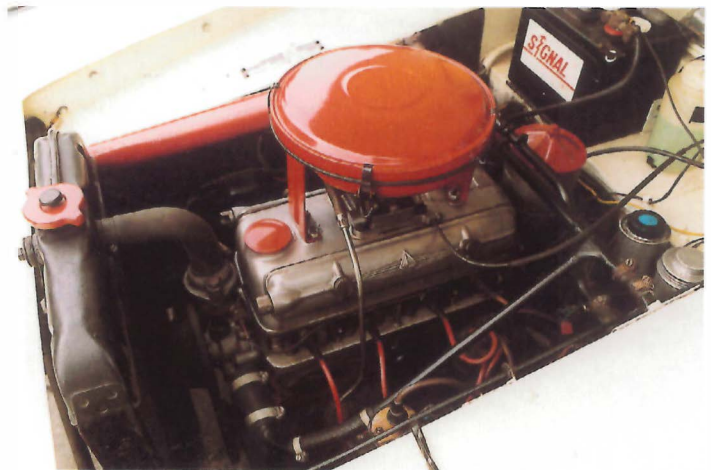
tionen, og op gennem 1930'erne blev der fremstillet Hansa personbiler.

I marts 1949 viste Borgward en ny model frem på Genève-udstillingen, den havde modelbetegnelsen Hansa, og var forløberen for den lidt senere Borgward Isabella, der kom på markedet i juni 1954, og nu nærmer vi os dette Månedens Køretøj i Veteran-Tidende, nemlig Borgward Isabella Coupé årgang 1960.

Jo, der var megen forvirring omkring alle disse tyske navne Lloyd, Hansa og Borgward, men det skal også lige nævnes at det var Carl Borgward, der i 1950 genoplivede Lloyd i form af en virkelig lavprisvogn: Lloyd 300. Månedens Køretøj er en super dejlig Borgward Isabella Coupé med linier så flotte, at man nu 41 år senere kun kan være imponeret når man nærmer sig bilen. Tænk tilbage til 1960 og

husk på, hvordan de øvrige biler på markedet så





ud, f.eks. Volvo 544, Opel, Ford, Morris o.s.v.

Borgward Isabella blev født køn og forblev køn i så mange år, det er ganske enkelt imponerende.

Bilen er kun 1350 mm høj, men har heldigvis to brede døre, så indstigningen er ganske let. Flotte er dørene uden dørrammer omkring ruderne, og jeg bemærker naturtræslistre i alle vinduesrammerne. Man sidder godt i de særdeles elegante sæder, fremstillet i tofarvet kunstlæder, og man bemærker straks den fine sikkerhedspolstring over instrumentbrættet. Bilen er 2-personers, sædet bagi er og bliver kun et nødsæde til mindre børn. Alle betjeningskontakter sidder i midten og er af tangentyper. De er lette at betjene, idet de er belyst via et elegant bånd placeret lige over kontakterne. Der er tænkt på indeklimaet i bilen, der er hele to opvarmningssystemer, et til føreren og et til passageren. Bilen har tykke gulvtæpper overalt, der er ikke sparet på noget i denne elegante Isabella Coupé.

Bilen glider let gennem trafikken, der er ratgear med 4 fremadgående, alle er synkroniserede. Styringen er yderst præcis, og bilens affjedring er rimeligt fast. Det forekommer en smule underligt at Borgward har valgt ratgear til denne coupé. Det virker udmærket, men det havde da vist været meget let at fremstille bilen med en sporty gulvgearstang?

Men måske var det lidt fint med ratgear dengang i 1960'erne . . .

Bilens bremses virker også tillidsvækkende, og man føler sig ganske enkelt godt tilpas bag rattet i denne bil.

Motoren har 75 hk i modsætning til den almindelige sedanmodel, der kun har 60 hk. Denne motor var så robust, at man uden videre kunne tune den lidt op til de 75 hk. TS-motoren er næsten identisk med standardmotoren på 60 hk, der er bl.a. monteret

en anden type karburator og et andet topstykke.

Bilen har fra ny kørt i Danmark, og den lykkelige ejer er Flemming Jensen i Køge, der har ejet bilen i 30 år. Helt fra barn har Flemming været fascineret af sådan en Isabella Coupé, og det forstår man gerne, når Flemming fortæller, at hans far var Borgward-forhandler, og at han som barn ofte var med inde efter nye biler hos daværende importør, DOMI i Glostrup. Det var en stor, stor oplevelse for et barn at komme med ind til importøren og være med til at køre bilerne hjem til faderens forretning. Flemming husker, at det for det meste var almindelige personbiler, varebiler og enkelte pickup-modeller. Men så skete der noget usædvanligt en dag – inde i DOMI's gård var der parkeret 2 splinternye Borgward Isabella Coupé, og de blev studeret meget ivrigt af lille Flemming.

Han lovede sig selv, at

Til venstre: Rigtig flot interiør, 2-farvede skindsæder, bemærk naturtræslisterne i dørkarmene.

Her ligger Isabella TS-motoren på 75 hk.





når han engang blev stor, ja så ville han eje sådan en skøn Isabella Coupé. I dette tilfælde blev Flemming „stor“ i 1970. Flemming havde autoværksted og benzinstation, og der var rigeligt at se til. En søndag læste han i avisen, at der var en Borgward Isabella Coupé årgang 1960 til salg. Du fredsens – her var drømmebilen pludselig, men uheldigvis havde Flemming selv vagten på benzinstationen den dag, og det var aldeles umuligt at blive afløst. Der blev bidt negle resten af dagen, men endelig blev det lukketid, og så af sted for at se på den skønne Isabella Coupé. Heldigvis for Flemming var bilen ikke solgt, så han kunne drage hjemad med den. Flem-

ming kunne se, at bilen var monteret med en standardmotor fra en almindelig Isabella, men han fandt den rigtige TS-motor i sælgerens have. Sælgeren kunne fortælle, at den TS-motor overhovedet ikke duede. Den havde lydt meget mærkeligt, og pludselig sagde det BANG, og han skiftede motoren. Men ville Flemming have den defekte motor med, så var det OK. Flemming tog naturligvis motoren med hjem, og som mekaniker kunne han hurtigt se, at den kun havde et defekt takthjul. Det blev udskiftet og så var motoren helt i orden, og den blev monteret i bilen, og der har den været siden, og fungerer stadig fint. En drøm var gået i opfyldelse. Bilen blev brugt og vedligeholdt på ganske normal måde, og efterhånden blev den jo noget sjælden her

i Danmark. Flemming renoverede bilen i 1996, og den står i dag næsten som fabriksny.

Flemming har også en Borgward Isabella 2-dørs sedan fra sidst i 1950'erne og dens historie er også sjov og interessant.

Hans far solgte den fra ny til en gårdejer. Denne gårdejer døde for nogle få år siden, og dødsboet skulle af med den gamle bil, der kun havde kørt 50.000 km i alt. Desværre havde den stået stille med nummerpladerne på, og bilen var ikke blevet brugt i mange år. Der skulle – sagde den gamle gårdejer – være en bil på gården. Og sådan blev det.

Flemming køber bilen af dødsboet, og desværre har den meget rust, idet den har stået i svinestalden. Men Flemming kunne huske bilen fra ny, og hans fars firmaskilt sad stadig monteret på bilens instrumentbræt.

Flemming har renoveret bilen, og den står i dag



Her ses tydeligt de hvide tangentknapper på instrumentbrættet. De 2 stk. varmereguleringer ses tydeligt. Den forkromede hornkontakt fungerer også som opblænding af overhalingslys.



Flotte døre uden vinduesrammer, meget elegant.



Bemærk de meget elegante detaljer, meget flot design, meget flot karrosseriarbejde.



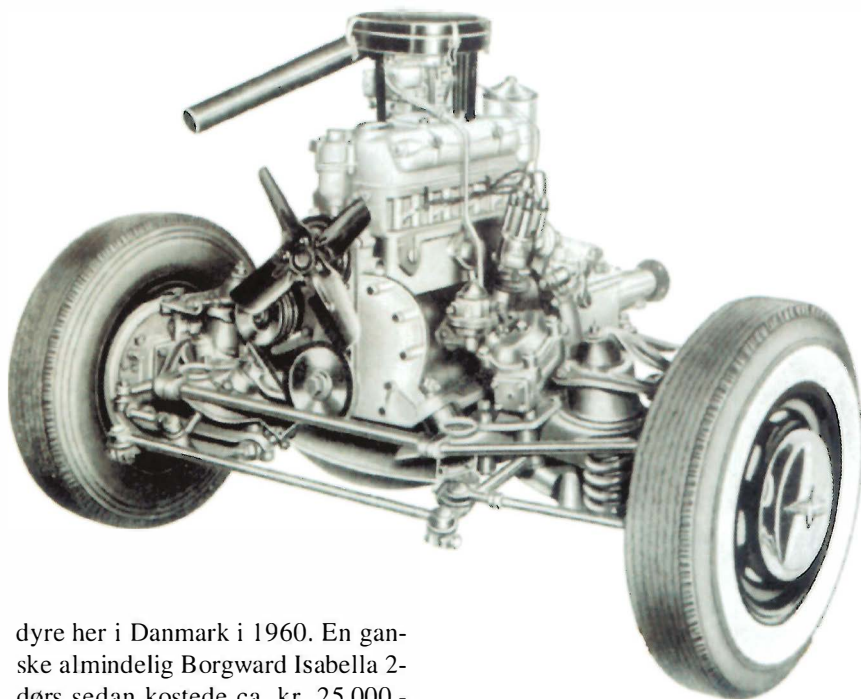
som fabriksny med kun 50.000 km på tælleren.

Flemming viser mig fotos af sine biler under renovering, og jeg ser fotos af et værksted i brand. Jo, siger Flemming, det var den værste dag i mit liv. Man var ved at svejse på en bil, og pludselig er der brand. Det hele brænder ned, heriblandt to veteranbiler, der var opbevaret på værkstedet. Jeg kan tydeligt se på resterne, at det netop drejer sig om en Borgward Isabella Coupé samt en Chevrolet fra 1928. En trist historie. To veteranbiler totalt udbrændte. Værkstedet kunne trods alt bygges op igen. Bilerne var borte for altid.

Carl Borgward må have haft mere end travlt dengang i 1950'erne. Han fremstillede rigtig mange typer biler, personbiler, varebiler, lastbiler, store som små og i alle afskygninger.

Månedens Køretøj kunne leveres som 2-dørs sedan med 60 hk motor, 2-dørs sedan som TS-model med motor på 75 hk, som stationcar med ruder hele vejen rundt, her i Danmark som kombi på papegøjenummerplader og med blændede sideruder, som pickup og så selvfølgelig som coupé. Der var ingen slinger i valsen, Borgward havde alle modellerne.

Borgwards biler havde – og har – ry for at være rigtig godt skruet sammen, og bilerne var da også noget



dyre her i Danmark i 1960. En ganske almindelig Borgward Isabella 2-dørs sedan kostede ca. kr. 25.000,- og den her omtalte coupé kostede ca. kr. 42.000,-. Det var mange penge i 1960, hvor en Opel Rekord 2-dørs sedan kunne købes for ca. kr. 17.000,-, en Austin Mini til kr. 13.000,-, en Peugeot 404 til kr. 27.000,- for blot at nævne nogle.

I 1961 kollapser det hele, Carl Borgward går fallit. En epoke er slut, den sidste bil fra Borgward-fabrikken bliver Borgward Arabella.

Carl Borgward døde i 1963, men hans fine biler kører videre, deriblandt en dejlig Borgward Isabella Coupé fra 1960.

Veteran Tidende siger tak til Flemming og hans kone for en hyggelig eftermiddag med megen Borgward-snak.

Tekniske specifikationer:

Motor: 4-cylindret vandkølet rækkemotor med lodretstillede topventiler, 1500 cm³, 75 hk ved 5200 o/m.

Transmission: Tør enkeltpladekobling med hydraulisk betjening, ratgear, synkroniseret firetrins gearkasse, baghjulstræk.

Bremser: Hydrauliske bremser, tromlebremser.

Chassis: Selvbærende stålkarrosseri, baghjulsophæng med pendulaksler.

Længde: 4390 mm

Bredde: 1720 mm

Højde: 1350 mm

Egenvægt: 1100 kg

Tophastighed: 150 km/t

Acceleration: 0-100 km/t 21 sek.

Pris i 1960: kr. 42.305,00



EN BOG TIL

Jens Jessen fortsætter sin trilogi (trebøger) om japanske motorcykler, nu er andet bind udkommet, det hedder "Fra kæmpe til gigant". Første bind var "Fra plagiater til kvalitet".

Af mangel på indsigt i emnet vil vi afstå fra at bringe en egentlig anmeldelse. Men Jens Jessen (eller forlaget) oplyser selv at bogen beskriver hvert enkelt mærke fra og med Honda, der invaderede Danmark da danskerne i virkeligheden svigtede motorcyklerne fordi mange fik råd til bil. De japanske motorcykler vandt som bekendt alligevel fodfæste her i landet.

Vi laver alle fejl, også her på Veteran Tidende skønt vi læser korrektur ikke én, men flere gange, desuden har vi chancen for at bringe rettelser i næste blad.

Den mulighed har bogforlag ikke. Så meget mere kan man undre sig over at de fleste danske forlag tilsyneladende for længst har afskaffet egentlig korrekturlæsning. Det gælder også det forlag som har forlagt Jens Jessens bog. Man kan for eksempel

på én og samme side se Nellemanns fornavn stavet Vilhelm og Wilhelm og den forbavsende påstand fremsat at der blev fremstillet omkring 30 milliarder (milliARDer) eksemplarer af Honda CB.

Der er mange billeder i bogen. For Deres Ærbødige personlig er det særlig vemodigt at se et fotografi af Skjold P.'s forretning på Vodroffsvej i København. Hvorfor kan vi kom-

me tilbage til ved en anden lejlighed. Bogen er på 160 sider i et ret stort format, der er som sagt mange billeder og nogle er i farver. Den koster 225 kroner.

Jens Jessen bebuder at tredje bind i serie kommer til at handle om hele Super Bike æraen, begyndende med Honda CB 750, op til 1980.

oer

Fra kæmpe til gigant
af Jens Jessen



Klassiske japanske motorcykler
Bind 2

MOTORSTOF PÅ SATELLIT

Af de satellitstationer med motorstof, jeg gjorde opmærksom på for et par år siden, er Nuvolari stadig stabil og sender det meste af døgnet både historisk og nyt motorstof. Også AB Moteurs kan man fange.

Min grandfætter i Holland gør desuden opmærksom på at BBC World i februar sender en stor serie udsendelser om klassiske biler etc. BBC World findes i programpakker både fra Canal Digital og Viasat og er blandt de stationer hvis programmer man kan læse i de danske blade, så hvis man er interesseret kan man nå at se serien i et par uger endnu.

Der er i det hele taget altid en del motorstof på BBC og flere andre stationer.

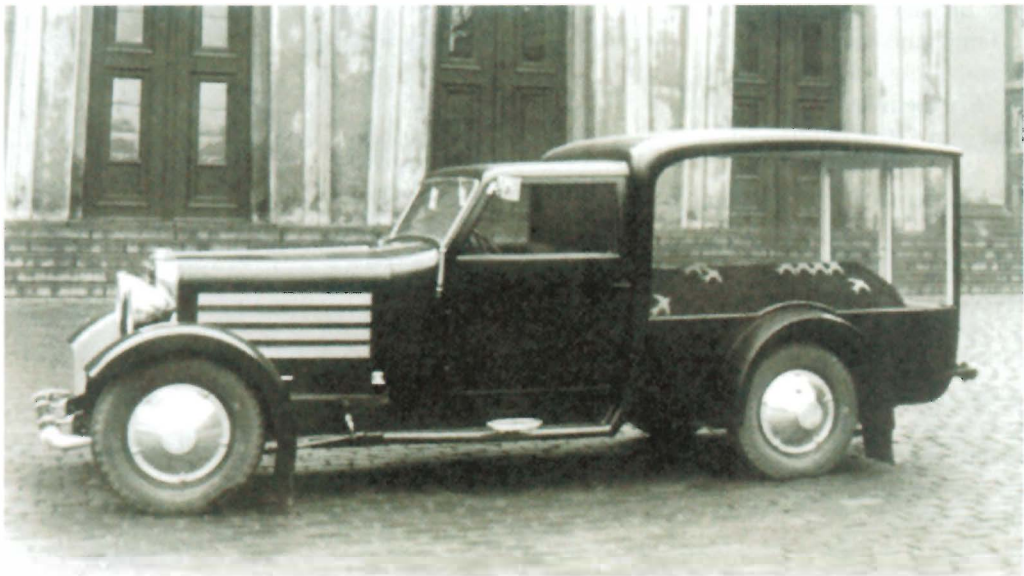
Nuvolari er italiensk-sproget (men det gør ikke så meget) og bør kunne fanges gratis på Eutelsat Hotbird 13 grader øst 12.149 V $\frac{3}{4}$ 27.500 og AB Moteurs taler fransk og findes enten på Astra 1H 19.2 grader øst 12.266 H $\frac{3}{4}$ 27.500 eller måske på Eutelsat Hotbird 5 13 grader øst 11.681 H $\frac{3}{4}$ 21.700.

Den engelsk-sprogede station Motors TV har jeg ikke haft held med på de sidste, men prøv alligevel Astra 1H 19.2 grader øst 12.610 V 5/6 2.2000. Det er muligt den kun sender nogle timer om eftermiddagen.

oer



ARNE JACOBSEN SOM BILDESIGNER



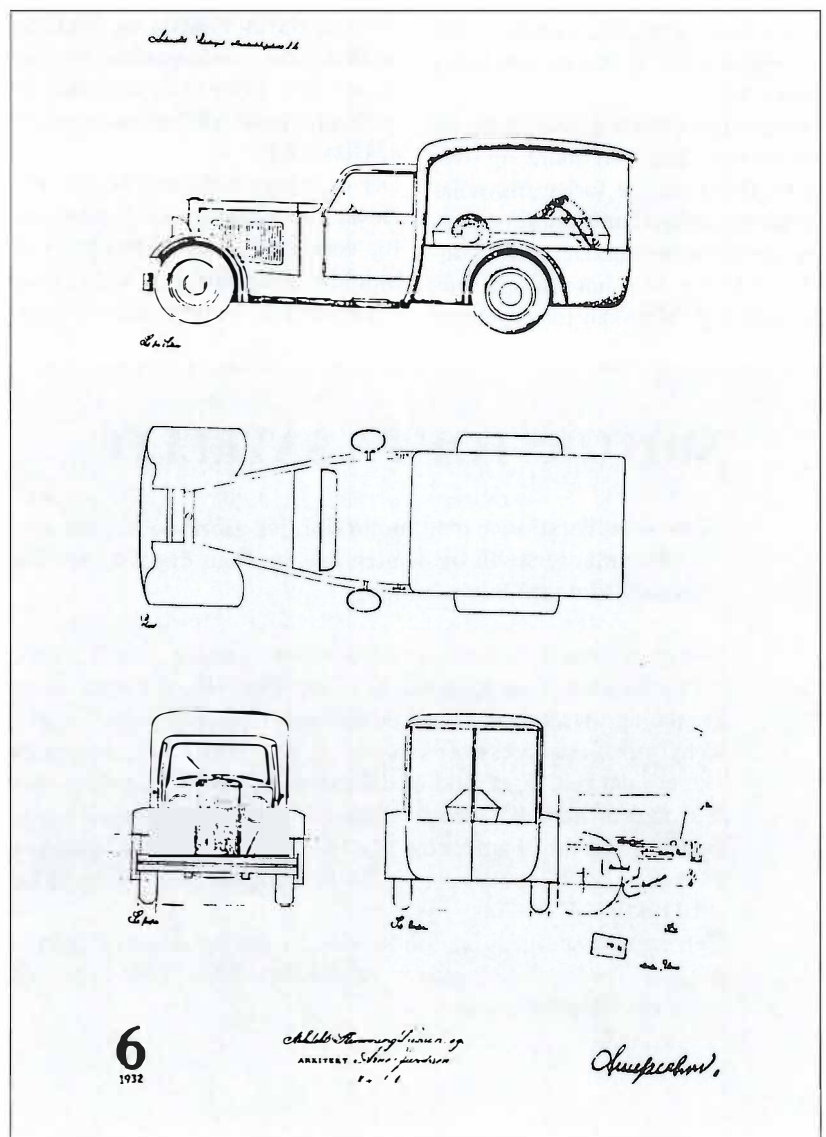
I disse dage er det 100 år siden Arne Jacobsen blev født, vor store arkitekt, hvis huse og møbler vandt international berømmelse og anerkendelse.

Få husker i dag at den af hans frembringelser, som i en årrække blev set hyppigst og af flest var – en rustvogn. Resultat af en arkitektkonkurrence udskrevet i 1931 af Dansk Ligbrændingsforening i anledning af foreningens 50 års jubilæum.

Arne Jacobsen vandt konkurrencen i samarbejde med kollegaen Flemming Larsen. Rustvognen blev bygget på et Nash chassis – eller rettere rustvognene, for der blev lavet to ens. Banebrydende i deres udseende.

Rustvogne kan godt en dag blive emne for en større billedkavalkade i Veteran Tidende; ved denne lejlighed vil vi nøjes med at præsentere Arne Jacobsens og til sammenligning dens forgænger, som var en Renault fra godt og vel midt i tyverne.

På billedet ser Nash rustvognen sort ud – det forekommer mig at jeg husker den som grå, men måske husker jeg galt. Eller den ene kan have været sort, den anden grå. Den





eller de kørte endnu nogle år efter Anden Verdenskrig og var stadig opsigtsvækkende afvigende og moderne, om end da et kendt element i det københavnske gadebillede. Typisk for Arne Jacobsen ville han bestemme alt ned til den mindste enkelthed, således klædet til at dække kisten, med flyvende svaler, der måske mere henledte tanken på stormagasinet Illum. Det har næppe været hans tanke.

Karosseriarbejdet blev udført hos Dansk Karosseri-Fabrik i Drejøgade på Østerbro i København, og selv om konkurrencen var i 1931 og Arne Jacobsens tegning er dateret 1932 ser det ud til at de futuristiske rustvogne blev bygget på et chassis af årgang 1930, formentlig Single Six 457.

Vi er så heldige at Arne Jacobsens senere kompagnon, vort mangeårige, men nu også afdøde medlem Hans

Dissing, overlod os kopier af de originale tegninger til vognen. En skriftlig kilde har været Anders Linde-Laursens bog "Et Hjørne af København, et Borgerhus' Historie", om den ejendom fra 1797, som ligbrændingsforeningen flyttede ind i omkring 1920. Den ligger på hjørnet af Nicolaj Plads og Admiralgade i København.

O.E. Riisager

MERE KDAK – OG ZONEN

Frederik Madsen erindrer om at KDAK samarbejdede med Zone-Redningskorpset, hvorimod Forenede Danske Motorejere holdt sig til Falck. FDM kritiserede i 1930'erne Zonens samarbejde med private mekanikere som begrundelse for at FDM holdt sig til Falck – så meget mere mærkeligt at FDM i dag samarbejder med Dansk Autohjælp, der netop hviler på Zonens principper.

Efter sammenslutningen af Zonen og Falck mener Frederik Madsen at KDAK blev inviteret med på forskellig måde, blandt andet i forbindelse med udlandsabonnement, men samarbejdet holdt ikke.

...

Som tidligere oplyst er der oprettet et samarbejde mellem Museet for Zone-Redningskorpset (Fonden Redningsteknisk Samling) og

Danmarks Tekniske Museum, og det har manifesteret sig i at en væsentlig del af museet ved Holbæk pr. 1. januar er overtaget af DTM. Samlingerne har dermed statsanerkendelse og er effektivt sikret for eftertiden. I løbet af næste år bliver de overført til Helsingør og udstillet i stort set samme omfang som hidtil. Indtil da er museet i Holbæk fortsat åbent efter aftale for medlemmer af Zone-Museets Venner, skoleklasser, børnehaver m.v. i Holbæk kommune. Det planlægges endvidere at åbne for offentligheden i almindelighed i skolerne sommerferie.

Arkivalier m.v. overføres efterhånden til DTM.

De udadvendte aktiviteter i form af fremvisning af museet i Holbæk, kørsel med museets vogne, historisk arbejde og andet bliver varetaget af Støtteforeningens Zone-Museets Venner. Af praktiske årsager vil vis-

se aktiviteter i en overgangsfase blive varetaget af Fonden Redningsteknisk Samling, som dog på længere sigt vil blive opløst.

...

Danmarks Tekniske Museums kompleks ved Nordre Strandvej i Helsingør er solgt til et konsortium som vil omdanne det til ejerlejligheder. Hovedmand i konsortiet er et medlem af DVK.



FIONIA LØBET 2002

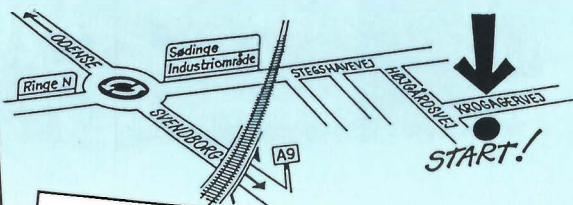
Dagsplan

Lørdag **27**

Uge 17 117/248

April 2002

- 08.00 *Deltagelse - bisk max. 50 køretøjer - før 1967!*
- 09.00 *Morgenmad hos P.E. Andreassen A/S KROGAGERVEJ 3 · RINGE*
- 10.00 *Start første rogn*
- 10.30 *Konkurrence ved Egeskov Slot og Museer · Egeskovvej 18 · KVERNBØRUP*
- 11.30 *Konkurrence på Skelt-Sewerstation FIBORGVej 39 · VESTER SKERNINGE*
- 12.30 *Frokost hos N. Kjøl 15 - Ford Bilcentret ODENSEVEJ 94 · SVENDBORG*
- 14.00 *Genstart fra Bilcentret i Svendborg med Kurs mod Tåsinge...*
- 15.00 *Konkurrence i Skovene omkring Valdemars Slot og Bregninge*
- 16.00 *Ankomst og kaffe på Hotel Christiansmunde CHRISTIANSMUNDEVEJ 16 · SVENDBORG med anvistning af værelser*
- 18.30 *Festmiddag, præmieuddeling, musik og dans lige til midnat ved det skønne Svendborg Sund...*



Dagsplan

Søndag **28**

Uge 17 118/247

April 2002

- 08.00 *Morgenbuffet og afrejse med HOTEL Christiansmunde*
- 10.00 *Start på samlet kørsel til Svendborg og Zoologisk Museum · DRONNINGEMÆN 30*
- 12.00 *Farvel og tak for denne gang - med et på gensyn til FIONIA Løb i år 2004 Birk og Ole Andreassen, Johna og Peter Knudsen*

NB: BENYT TILMELDINGSKUPONEN (- EVT. I KOPI.)

**-en weekend for to
pr. køretøj kr. 1400,-**
(Evin excl. drikkevarer)

Navne: _____

Adresse: _____

Postnr./By: _____

Køretøj: _____

Type./ Årgang: _____

Weekend for to kr. 1400: _____

Barn (4-12 år) kr. 300: _____

Check vedlagt - ialt kr.: _____

Giro 0959332 - ialt kr.: _____

Tilmeldingen er gyldig ved betalingen og sendes senest den 10. marts til Ole Andreassen, Allesøvej 15, 5270 Odense N, Tlf. 65978595.





Esbjerg Veteranløb 2002 – Spangsbjerghus Cup.
Arrangeret af Vestjysk Motorveteran Klub,
lørdag den 4. maj 2002!



Program: Kl. 08.30 til 10.30 ankommer de deltagende køretøjer til mødestedet, som er P- pladsen mellem Scandic Hotel Olympic og Spangsbjerghus, Stormgade 2, 6700 Esbjerg. Efter registrering serveres der morgenmad på Scandic Hotel Olympic, og kl.10.30 sendes de første køretøjer af sted. Ruten går først gennem byen, inden den fortsætter ud i den barske og smukke Vestjyske natur. Under løbet er der indlagt stop og pauser til forskellige opgaver samt til middagsspisning og eftermiddagskaffe. Løbet forventes afsluttet kl. ca. 16.30.

Information: Yderligere information kan fås ved: Bakken Hansen, tlf. 75279405, Arne Høeg, tlf. 75130072, Jens-Aksel Vilhelmsen, 75131965 eller Harry Ørsted, tlf. 75127776.

Betaling og tilmelding: Ved aflevering af talon og beløb senest den **6. april 2002** til Arne Høeg, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N. **Bemærk:** Der er en **begrænsning** på max. 100 deltagende veterankøretøjer og **tilmeldingsfristen** skal overholdes!

Tilmelding: Førers efternavn: _____ Fornavn: _____ Tlf.: _____
 Adresse: _____ Post nr.: _____ By: _____
 Køretøj (afkryds): Personbil: Varebil: Bus: Lastbil: Kabine scooter:
 Motorcykel solo: Motorcykel m. sidevogn: Andet: _____
Betaling: Pr. køretøj incl. fører -----kr. 185,00
 Ekstra voksne deltagere: Antal: ___ à kr. 125,00 ----- kr.
 Ledsagere under 12 år: Antal: ___ à kr. 90,00 ----- kr.
 Beløb i alt: -----kr. _____

16. STUMPEMARKED

INDBYDELSE TIL DET ÅRLIGE

VETERAN
 OG
AUTO RESERVEDELS MARKED

LØRDAG den 1. Juni 2002 kl. 8-16

Alle med gamle biler, motorcykler,
 reservedele og gammel litteratur er velkomne.

GRATIS STADEPLADS



JYSK
AUTOMOBILMUSEUM

DK-8883 Gjern – tlf. 86875050
www.jyskautomobilmuseum.dk

BILMESSE & Brugtmarked

For 33. gang den 23. og 24. februar 2002
 i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 23. og 24. februar 2002.

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

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

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.



Peder Fuglsbjerg

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

Peder Nielsen

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



KØB - SALG - BYTTE



BILER SÆLGES

Opel Manta 1973, sølvgrå original stand, pæn og velholdt med nr. pl.

Trabant 601 A 1981. Militærmodel, gul med grøn kaleche, hjemkøbt fra Tyskland, godkendt til indregistrering.

Mogens Willert tlf. 54439001 - 40509101

Bentley S2 V8 1962 med defekt motor og gearkasse, men i øvrigt velholdt og i pæn stand. Sælges for kr. 55.000,-.

Henv. tlf. 20204986

Jaguar Mk 2 3,8 med overgear. Kongebå, trådhjul, velkørende. God motor. originalt godt skindindtræk. Pæn veteranbil. Leveres nysynet. Ring for mere info eller bud. Pris kr. 149.000,-

Tlf. 48390736

Buick Skylark 1962 V8 de luxe Coupé i top stand. Nysynet. Sælges eller byttes med Corvette eller Lincoln årg. 1962.

J. Mylius. Tlf. 76240046 (9.30 - 12.30).

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

Tlf. 65372019

Chevrolet Master 1933. Sort 2-dørs sedan. Hovedrenoveret motor, bilen er pæn og velholdt. Billedserie fra renovering haves. Pris kr. 75.000,-

Tlf. 46561052 - 20493369

Ford A Tudor 1930. Restaureret af Ingo Thygesen, Hjallerup. I flot stand.

Pris kr. 75.000,-

Niels og Karen Brøgger, tlf. 75868466

Frazer Nash BMW Type 320, 2-dørs coach 1938. En helt original bil restaureret i 1997. Rød/sort. 1. præmie i concours i England 2001. Højrestyret. Befinder sig i England. Pris ab UK kr. 200.000,-

Ib Jensen, tlf. 43994762 fax 43993562

Morris Minor 1953 4-dørs sedan med sprogse. Rustfri. Nye bremses. Bilen er adskilt. Pris kr. 15.000,-

Benny Kvist, tlf. 62282266

Sunbeam IMP 1968. Nem at sætte i stand. Pris kr. 8.000,- eller bud.

Tlf. 75251742

Austin Healey 100-6 1959 på plader, 6-cyl. god 3,0 ltr. motor, lyseblå med nyt mørkeblåt læder interiør, ny kaleche og tonneau, begge gearkasser renoveret. Lav vægtafg. Pris kr. 178.000,-

Tlf. 75653173

Morris Mascot Clubman st. 1976, nysynet, cd, nye dæk, bremses og forrude.

Jens Johansen, tlf. 61301643

Cadillac Deville 1987 4,1 ltr. V8, 4-dørs, hvid med rødt skindindtræk, meget smuk model i fin stand. Leveres nysynet, ekskl. afgift. Mogen Camre, tlf. 44492007

Opel Blitz m. sprogse, adskilt, sund, m. papirer. kr. 15.000,-

Saab 93 F 1960 m. papirer, kan laves eller dele, med mange ekstra dele bl.a. nye bremseslanger, kobling. Mange brugte dele bl.a. motor. kr. 1.500,-

Tlf. 64791985

MGB 1967, totalt renoveret for 25.000 km siden. Meget fin stand. Incl. original hardtop.

Leveres nysynet. Kr. 95.000,-

Steen Eriksen, tlf. 48391014

MGB GT 1971, 100% original. Har aldrig været rusten. Som ny. leveres nysynet. Kr. 85.000,-

Steen Eriksen, tlf. 48391014

Morris 8 tourer 1938. Vognen er i præsentabel stand, rød med sorte skærme, kaleche samt læderindtræk i meget fin stand. En del reservedele medfølger. Vognen har tidligere tilhørt Greve C. Ahlefeldt Laurvig.

Flemming Spangbo, tlf. 98157166

Ford Edsel Corsair 1958, 4 d H.T. m. teletouch automatgear, nyrenoveret motor, nye forskærme, front, motor afmonteret. Pris kr. 45.000,- Tlf. 98669029

MGB roadster 1967, restaureret, sorte nr. plader. Trådfølge, ny kaleche og kabinedækken. Rød. Synet aug. 2001.

Prisforslag kr. 115.000,- eller bud.

Søren Kornum, Tlf. 35357501

Opel Kadett 1,1 B Holiday 1973. Gul orig. lak. Speed. gar. 57.000 km. Servicebog, sorte nr. plader. Står som ny, altid garage, skal absolut ses.

Nysynet kr. 30.000,- Tlf. 40976551

Mercedes 230 SL 1963, 150 hk, aut, metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinyl interiør. Nyrenoveret, nysynet og indregistreret. Pris kr. 205.000,-

Morten Strømsted, tlf. 20123277

MG ZA Magnette 1956 flot og velkørende og altid holdt i tip-top stand, fri for rust, står som original, sidst synet i oktober 99. Den har altid kørt i Danmark. Pris kr. 46.000,-

MG Magnette 1962 (MGA 1622 cc motor) skal renoveres. Pris kr. 2.500,-

Tlf. 46404827

Renault Ondine 1962. En ejer og i org. lak. Interiør som nyt. Med toldatt. og org. salgspapirer. Lettere adskilt. Nye cylinderforinger, stempler, pakninger, støddæmpere og pladedele medfølger. Pris 5.900,- kr. 39 64 65 67, e-mail: k.rindholm@vip.cybercity.dk

Jaguar E 4,2 roadster Serie I - årg. 1966. Sælges som renoveringsprojekt. En del pladearbejde påkrævet. Mange nye dele medfølger, herunder ny front og kaleche. Aldrig før renoveret - delvis adskilt. Matching numbers - venstrestyret. Tilbud ønskes, gerne bytte med køreklar sportsvogn.

Anders Kjeld Tlf.: 59 31 02 80

anderskjeld@wanadoo.dk

Magnum 4x4, håndbygget, sjælden, italiensk firehjulstrækker fra Rayton Fissore. Kr. 89.000.

Lotus Elite 1974 med galvaniseret chassis. Kører utrolig godt. 35.000 kr. u. afgift.

Jaguar XJ6 S.III 1984. Kr. 90.000.

Jaguar E-type 1969. Kr. 188.000.

Jaguar S-type 1967. Concours stand. Ring og hør nærmere.

Jaguar S-type 1965. Concours stand.

Ring og hør nærmere.

Daimler Sovereign 1967. Concours stand. Ring og hør nærmere.

Ovennævnte vogne sælges pga. flytning. I

bytte kan tages ældre sportsvogn.

Ernest Kristensen, tel. 40182003.

Overland "90" 1916. Rustfri touring til restaurering. Kr. 68.000.

Jørn Østergaard, tel. 98831169, 40184911.

Buick 2.8 liter rustvogn årgang 1982. Sælges billigt pga. køb af ny vogn. 6 cyl., automatgear, fartkontrol. Må kun køre på blyfri benzin. Sidst synet 2000, pt. registreret og køreklar.

Arne Bech, tel. 56481207, fax 56480050.

BILER KØBES:

BMW Isetta til rest. **VW bus** ældre end 1970 til rest. **Mercedes 170 SV** i god stand evt. rest. **Ford A** 4-dørs i god stand evt. rest. **MG A** roadster til rest.

Tlf. 75132852

Opel Kapitän, Admiral, Diplomat årg. 57-77 i god stand købes.

Tlf. 40976551

DELE TIL BILER SÆLGES:

De Dion-Bouton 4-cyl. motor årgang 1922.

Tel. 86590153.

Tredelt vindskærm til touring 1920-30. Kr. 1.300.

Jørn Østergaard, tel. 98831169, 40184911.

2 stk døre til **Jaguar E-type III**, impact, kr. 3.500.

2 stk. door skinn, ny, til XJ6 Serie II, kr. 800.

1 sæt sæde til **MkII**, læder dårligt, kr. 300.

1 sæt forsæder, grå, **MkII**, god stand, kr. 1.500.

1 sæt forsæder, blå, **MkII/S type/420**, kr. 1.000.

1 sæt dørrammer, krom, pæne, **MkII**, kr. 1.200.

1 sæt dørrammer, krom, pæne, **S type/420**, kr. 1.200.

1 sæt dørpaneller **XJ6 Serie II** (grøn), kr. 500.

1 stk. **Serie 3 XJ6** karrosseri i virkelig god stand. Afhentning, mangler plads. Kr. 1.500.

5 stk. trådhjul, krom, virkelig flotte, til **E-type**.

Med dæk 205-70-15. Kr. 5.500.

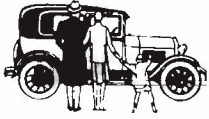
1 stk. **XJ6 Serie I** i alle dele i virkelig god stand, med undtagelse af karrosseri. (evt. hele bilen sælges samlet). Kr. 20.000.

Ernest Kristensen, tel. 40182003.

Fabriksny bund til **Renault 5** og **8**. Sælges billigt.

Mogens Willert tlf. 54439001 - 40509101

Mercedes Benz 2 nye kofangerhjørner. 4 nye uden krom til 170 VA-VB. Kan også bru-



KØB - SALG - BYTTE



ges til 170 V. Samlet pris kr. 2.000,- Benny Kvis, Tlf. 62282266

5 nye dæk **Semperit** 6.40x13. Kr. 150,- pr. stk. Tlf. 75251742

Diagonaldæk, 4 stk. 700x14 **Avon**, 4 stk. 6.40x15 **Dunlop**, **Semperit**, 2 originale toppakninger **Ford A**. 2 topstykker **Ford V8** sideventilet, nye. **Chrysler V8** motor, 361 cui, ny, komplet med 4 portet **Holly** karburator. Vandtæt tænding, startklar. Tlf. 98669029

Ford V8 1936 dynamo, kr. 600,-. Køler **Ford Pilot**, kr. 1.000,-. **VW type I**. Højre trinbræt, nyt. Passer til alle fra 1949-79, kr. 300,- Tlf. 65961303

Styrtøjle **Triumph TR4, TR5 og TR6**, kraftig model, kan være under kalechen. Kr. 800,-. Bananmanifold til **Triumph TR5 og TR6**, sandblæst og nymalet med varmebestandig maling, kr. 600,-. Glasfiberbagskærm til **Triumph TR6**, højre side, god stand, kr. 500,-. Trådhjul 4 stk. 15 tommer, 48 eger, grå, helt nye, passer til **Austin Healey 100-4, 100-6, 3000, MGA, MGB, Triumph TR3, TR4, TR5**, fejkøb, sælges samlet til halv pris. kr. 2.600,-. Billeder af ovennævnte mailes på forlangende. Peter Gram, tlf. 86489908 - 21426393

Opel Rekord C et sæt ubrugte komplette spindler med bremseskiver, nav, hjullejer, calibrer samt støddæmpere sælges kr. 2.200,-. Tlf. 48483738

Morris 1000 h. forskærm i jern, har aldrig været mont. kr. 500,-. Nye lydpotter **Renault 4CV, Dauphine, NSU Prinz 1-2-3, Opel A**. Navkapsler og pynteringe **Morris 1000**, 2 bagdøre **Mascot van**, meget fine kr. 500,-. **BMW 1985** h. forskærm, ny, kr. 200,-. **Bosch og Lucas 7"** forlygter, nye, pr. stk. kr. 150,-. **FIAT 600**, 2 stk. Forskærme plus front, nyt i jern. Tlf. 75132852

Til **Chevrolet 1932**, toppakning, kr. 100,-. **Peugeot 204 Berline**, 2 nye bagskærme, kr. 700,- stk. Bagpanel under kofanger, kr. 125,-. **Peugeot 404** 1966 l højre bagpanel kr. 150,- 1 plastic lygtehus, kr. 50,- 1 venstre dørpanel til pickup, kr. 150,-. **FIAT 500F**, dørpanel, venstre kr. 100,- Forskærme uden kant, kr. 75,- stk. **Morris 1000**, 1 venstre bagfjederophæng, kr. 100,-, 1 smal undervange, kr. 50,-. **Ford Capri Mk I**. 1 bagpanel, nederste del, kr. 200,-. **Taurus P3**, 1 baglygteglas med fin kromkant, kr. 75. Andre pladedele og glas til **P5, P6, P7** haves. Ring for info. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119

4 stk. vinterdæk **Pirelli** 185/65 HR x 15 monteret på **Lancia** alu-fælge. Tlf. 43994813

Nippy dele: forfjeder ny. Kølerkappe forkromet. Andre **Austin**-dele: Tændings/lyskontakt type **Lucas S1**. Cut-out relæ type **FR-2**. Benzinur og tankføler. Positionslygter **Lucas**, nye. Rat m. afvisermekanisme. Benzinpum-

pe og rep. sæt. Speedometer, typen med bevægelig skive. Køler, Hjulpyntekapsler type stor dia. Bremsetromler. Forlygtedele med **Ruby** org. glas. Vindspejl med ramme. Original selskærm m.m. Gert Rasmussen, tlf. 54871838 efter 18. gcr@worldonline.dk

Til **Chevrolet Master** 1933 søges et par gode bagskærme. Jens Jørgensen, tlf. 66143360, dag. 66143041, aften.

DELE KØBES:

4 dæk **4.75x16**. Tlf. 75251742

Abarth originale dele købes: alt har interesse, motordele, instrumenter, fælge, emblemer, literatur/brochurer mv., stand underordnet. Henv. Peter Lund, tlf. 20469403

Til **Austin Healey Sprite**, sæder, tonneaudækken, el-omdr.tæller. Johan Fløe Svenningsen, tlf. 39623673

Manualer, reparationsbøger, salgsbrochurer m.m. til 1967 **Vespa 180 Super Sport**. Peter Gram, tlf. 86489908 - 21426393

Olierør til manometer på **Morris 1000**. Jens Johansen, tlf. 61301643

Ford V8 1936 køler i god stand købes. jens.munk@fordv8.dk tlf. 65961303

Austin 1946 lastbil/bus bagtøj evt. kron- og spidshjul med høj gearing. Bagkofanger **FIAT 600**. Tlf. 75132852

DIVERSE:

Sælges: 2 stk. **MF 35** benzin, kr. 2.500,- pr. stk. Evt. bytte med stor kompressor, entreprenørmodel m. brændstofmotor. Tlf. 64791985

Silkeborg pladehammer Jønsson, som ny. Kr. 8.000,- Tlf. 98669029

Professionel **CO2 svejser**, Cebora MIG 183 Compact, A190, 380 V og 10 kg. ejerflaske. Sælges samlet kr. 4.000,- Tlf. 56140003

Gareage til salg, centralt beliggende i Bagsværd ca. 2 min. gang fra Bagsværd station. Garagen er 21 m2 ca. 4x5 meter og behagelig lun da varmerør løber langs loftet. pris kr. 30.000,- Mdl. fællesudg. til ejerforening kr. 164. Tlf. 20679502

MC SÆLGES:

Nimbus 1939 med **Steib sidevogn** LS200 m. kaleche. Begge dele er meget originale samt meget fin stand. Farve, Elfben hvid. Historiske nummerplader. Vinterpris kr. 75.900,- Tlf. 48709285

AUTOMOBILIA:

Købes: **Mercedes 280 SL/SLC type W 107** værkstedshåndbog, salgsbrochure m.m. Findes der en klub for ovennævnte i DK? Hans Hansen, tlf. 74543758

Sælges: **Citroën ID/DS 19** værkstedshåndbog original. engelsk. Sælges kr. 500,- Hans Hansen, tlf. 74543758

Classic Cars 77-79, 87-97, 98. Kun få mangler. Kr. 80,- pr. årgang - samlet kr. 800,- **Jaguaria** nr. 161-189 (maj 92-dec. 96) samlet kr. 100,- Johan Fløe Svenningsen, 39623673

Nash Ambassador Super 1949: al information om denne vogn med henblik på restaurering, samt dokumentation af tidligere dk indreg. nr.? i form af fotos el lign. ønskes, alt har interesse, også dele og litteratur. Henv. Peter Lund, tlf. 20469403

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

Haves: Instruktionsbøger, kataloger om mc. **Ardie, BSA, Royal Enfield, Norton, DKW, MZ, Jawa, Husqvarna, Puch, Victoria, NSU, Nimbus, Vespa, Goggo, ILO, Zündapp** m.f. Auto: **BMW Isetta, SAAB, Renault**. Samt mange knallerter. Ønskes: **Vespa** litteratur, reservedele, evt. hel scooter. Samt litteratur om **Lambretta** scooter. **Nimbus, Bender** sidevogn. Tlf. 20650094 læg besked m. tlf. så vender jeg tilbage.

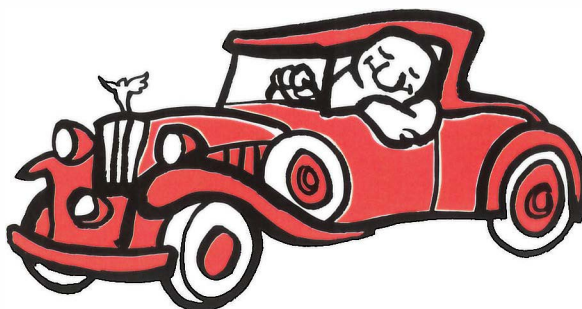
Kopi af prislister over **Packard** 1920 købes. Jørn Østergaard, tel. 98831169, 40184911.

Hele årgange af **MOTOR** sælges : 1950 kr. 100. 1952 kr. 100. 1956 kr. 100. 1957 kr. 100. 1959 indbundet kr. 175. 1961 indbundet kr. 175. 1962 kr 75. 1963 kr 75. 1964 kr. 75. 1966 kr 75. 1967 kr 75. 1976 kr 50. 1977 kr 50. 1978 kr 50. Eller samlet kr 1000. Henrik Jacobsen, tlf 43 90 44 43

Instruktionsbøger: 1946 **Austin Sixteen** publ no. #192A, 1950 **Austin Hereford A70** #775, 1953 **Austin** lastvogne og omnibusser #726, 1959 **Austin A40 Futura** #97H1650, **Austin A40 Futura** #AKD 1399A, 1967 **Wolseley 6/110 Mk 2** #AKD3914E, **Morris Minor 1000 Super** #AKD3015 - 10 kr/stk. Reservedelsliste: **Austin A40/A50** #AKD1047- 50kr. Værkstedshåndbøger: **Morris Mini, Clubman, Cooper, Cooper S** #AKD3873, 6 udg., **Morris 1000 Super** #AKD 3918, 3 udg. 100 kr/stk. Sidste 3 i originalt ringbind. Karsten Wikkelsø, 45855479. wikkelso@mail.tele.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 skadefri 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.

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.



Veteran
Forsikringsklubben

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