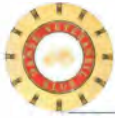


# VETERAN TIDENDE





## Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå

Telefon 4914 5906  
Telefax hele døgnet: 4914 1114  
Giro: 600-4253  
Administrator: Dorthe Thies  
Telefontid kl. 10-13  
e-mail: [dvk@vip.cybercity.dk](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)  
[www.veteranbil.dk](http://www.veteranbil.dk)

### Bestyrelsen

**Formand:**  
(Medlemspleje, vedtægter, kontakt til VFK, DTM & VT)  
Peter Løvstrøm Sørensen  
Enghavevej 131, Gårsløv  
7080 Børkop, 75 86 95 10  
[67mustang@vip.cybercity.dk](mailto:67mustang@vip.cybercity.dk)

**Næstformand:**  
(Bibliotek, PR, Registre & Sektioner)  
Claus Frausing  
Højbuen 26  
2730 Herlev, 44 53 87 00  
[claus.frausing@mail.dk](mailto:claus.frausing@mail.dk)

**Kasserer:**  
(Bogføring, budget)  
Henrik Thostrup  
Birkevænget 16  
2880 Bagsværd, 44 44 56 19  
[henrik.thostrup@teliamail.dk](mailto:henrik.thostrup@teliamail.dk)

**Sekretær:**  
(Hjemmeside, IT, protokol, kontakt til MhS)  
Bo Ødegaard  
Høstbuen 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
[bo@mobil.dk](mailto:bo@mobil.dk)

(Udstillinger, klubartikler)  
Bent Friis  
Søbakken 29  
7000 Fredericia, 75 94 09 97  
[bentfriis@oranvenet.dk](mailto:bentfriis@oranvenet.dk)

(Mødesteder)  
Frits B. Johansen  
Sjellerupvej 48  
6430 Nordborg, 74 45 94 50  
[familien.johansen@e-box.dk](mailto:familien.johansen@e-box.dk)

(Løb & arrangementer, klubkontor, Swift)  
Kaj Dyring Larsen  
Hyldegårds Tværvæg 1  
2920 Charlottenlund, 39 90 42 40  
[kaj@larsen.dk](mailto:kaj@larsen.dk)

Henning Kjeldgaard Knudsen  
Holstebrovej 17  
6971 Spjald, 97 38 12 64  
[hkknudsen@orangenet.dk](mailto:hkknudsen@orangenet.dk)

### Registre

**Rover:**  
Henning Helmer - 4919 2700

**Morris:**  
Willibald Farbmacher - 4914 5167

**Fiat:**  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

**Fiat - Efterkrigs:**  
Asbjørn Funder - 4777 7774

**Renault:**  
Anker Krarup - 6611 4314

**Opel:**  
Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237

### Sektioner

**Ford V8:**  
Birger Blakø - 3294 9397

**M.G.:**  
Henning Andersen - 38 79 51 79

**Peugeot:**  
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77  
[linnedal@hotmail.com](mailto:linnedal@hotmail.com)

**Sokkelund Herreds Køreselskab:**  
Svend Draaby - 38 71 39 02

**Køreselskab Fyn:**  
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

**Køreselskab Vest:**  
Erik Hougaard - 75 83 00 49

**Jydsk Køreselskab:**  
Ivan Kristiansen - 97 12 07 11  
aften: 97 11 91 79

**Ford T:**  
Jon Friis Wandall - 63 90 70 40

**Ferdinand Porsche:**  
Claus Neble - 38 19 82 72

**American Automobiles:**  
Peter Løvstrøm Sørensen - 75 86 95 10

**Distriktsansvar for  
medlemspleje, møder, løb,  
udstillinger m.m.**

**København og Nordsjælland**  
Claus E. Neble  
Fuglebakkevej 1  
2000 Frederiksberg - 38198272

**Øvrige Sjælland,  
Lolland-Falster og Bornholm**  
Ole Poulsen - 54 70 03 58

**Fyn**  
John Jørgensen - 66 18 12 12

**Jylland**  
Frits B. Johansen - 74 45 94 50

### Mødesteder og mødestedsansvarlige

**Nordsjælland**  
Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå  
Claus Neble, 38198272  
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

**Midtsjælland:**  
Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted  
"Steffensgård"  
Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198,  
Fredensvej 6, 4700 Næstved,

**Østsjælland:**  
Nygade 3, Klippinge  
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205  
Nygade 3, 4672 Klippinge

**Fyn:**  
Egeskov Veteran Museum, Kværndrup  
Kontakt: John Jørgensen, 66181212  
Firkløvervej 6, 5270 Odense N

**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Arne Jespersen, tlf. 86985504  
Kaj Munkholm, 86221975  
Kådhøjvej 12,  
8530 Hjortshøj

**Midtjylland-Vesterhede**  
Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig  
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321  
Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

**Vestjylland-Spjald**  
Højgård, Holstebrovej 17, Spjald  
Kontakt: Henning Knudsen, 97381264  
Holstebrovej 17, 6971 Spjald

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Rødekro  
Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450  
Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg

**Sydøstjylland**  
Børkop Vandmølle, Børkop  
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487  
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted

### Bibliotek

Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129  
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

### Forskringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

### Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

### Revision

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777

### FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:  
Svend Aage Tholstrup,  
tel./fax 8689 8777, e-mail: [sat@end.dk](mailto:sat@end.dk)

### Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt  
med omhyggelig kildeangivelse.  
Oplag: 4800

**Ansvarshavende redaktør:**  
Ole Emil Riisager DJF  
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk  
Fax 4589 1148  
e-mail: [ole\\_emil\\_riisager@mail.dk](mailto:ole_emil_riisager@mail.dk)

**Bladteknisk redaktør:**  
Ole Callesen • 7456 1611  
Fax: 7456 3611  
e-mail: [oc.aller@grafisk.dk](mailto:oc.aller@grafisk.dk)

### Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse

**og restaurering :**  
P. E. Hansen  
Torsted Allé 25, 8700 Horsens  
Fax 7564 7109  
Kun skriftlig henvendelse.

### I redaktionen desuden:

Svend Carstensen  
E.W. Neegaard  
Hans Pedersen  
Leif Gr. Thomsen

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.

### Annoncepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-  
1/2 side: Kr. 1.600,-  
1/4 side: Kr. 900,-  
1/8 side: Kr. 500,-

10% rabat ved indrykning i 3 numre  
eller mere.

### Lay-out, sats og tryk



Ole Callesen  
Skovhusevej 7, Aller  
6070 Christiansfeld • 7456 1611  
e-mail: [oc.aller@grafisk.dk](mailto:oc.aller@grafisk.dk)

*Forsiden: Standard 12 1937*

*Foto: Ole Emil Riisager*

*Næste Veteran Tidende udkommer uge 28 2002*

## Indhold

Møder, løb og arrangementer .....	3
Mere Isotta .....	4
Klubaktiviteter .....	6
Konkurrencen .....	6
Fra bestyrelsen .....	8
International Harvester i Horsens .....	10
Månedens personprofil .....	16
Fionialøb .....	20
Kastellet .....	22
Månedens køretøj .....	24

Fra medlemmerne .....	28
Gamle kæmper .....	29
NVK 50 år .....	30
Nyhedsbrev fra MhS .....	31
Skåneløbet .....	32
Løvspring .....	34
Tjekkiske specialiteter .....	35
Nivåløb .....	36
Nye medlemmer .....	37
Invitationer .....	38
Køb/salg .....	40



## MØDER

### Juni

13. 19.30 Rødekro. Sommerafslutning i klubhuset.  
 13. 19.30 Børkop. Køretur nord for Vejle Fjord. Se Klubaktiviteter.  
 18. 19.00 Kværkeby. Aftenkøretur i omegnen.  
 20. 19.00 Spjald. Klubmøde.  
 22. 10.00 Børkop. Besøg på Industrimuseet i Horsens og Rårup Flyveplads.  
 Tilmelding nødvendig. Se Klubaktiviteter.  
 24. 19.00 Vesterhede. Klubaften – ud i det blå?  
 25. 19.00 Klippinge. Klubmøde. Rundtur på Stevns.  
 26.  
 25. 19.30 Egeskov. Alm. klubmøde.

### Juli

2. 19.00 Ristrup. Grillaften. Se Klubaktiviteter. Tilmelding nødvendig.  
 6. 19.00 Nivå. Klubmøde.  
 13. 9.30 Rødekro. Madpakketur. Tilmelding nødvendig. Se Klubaktiviteter.  
 16. 19.00 Kværkeby. Besøg på Jystrup Bilmuseum. Se Klubaktiviteter.  
 18. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 29. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.

### August

1. 19.00 Nivå. Klubmøde.  
 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.  
 8. 19.30 Rødekro. Besøg på bryggeriet Fuglsang. Se Klubaktiviteter. Tilmelding nødvendig.  
 8. 19.30 Børkop. Fra Vandmøllen til Martin i Fredericia. Se Klubaktiviteter.  
 13. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.  
 15. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 25. 19.30 Egeskov. Klubaften.  
 26. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.  
 31. 10.-18.00 Kværkeby. Høsttur. Se Klubaktiviteter.

## LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

### Juni

16. 10-17 Gavnhøj Autojumble & Concours de Charme. Se indbydelse i VT 309.  
 20. Havnetræf. Helsingør. Se omtale i VT 310.  
 22. Sydhavsrally. Start Saksjøbing. Se indbydelse i VT 311. Info tel 54700358.  
 27. Ikea-løb. Start Tåstrup. Bemærk startsted. Se omtale i VT 310.  
 29. Ålsbo Motor Stævne. Se indbydelse i VT 311. Info Tel 64791994.  
 29. Vildsund stumpemarked. Se indbydelse i VT 311.

### Juli

- 6.-7. Bornholm Rundt. Info Allan Pihl Hansen, 56493544. Se indbydelse i VT 306.  
 10. Ud i det blå fra Vejle Havn. Se indbydelse i VT 311.  
 18. Havnetræf. Køge. Se omtale i VT 310.  
 25. Ikea-løb. Start Tåstrup. Bemærk dato. Se omtale i VT 310.  
 26.-27. Ringkøbingløbet 2002 Classic. Motorhistoriske Veterandage i Ringkøbing.  
 Se indbydelse i VT 311. Opl. og tilm. tel. 97321760, 97322342.

### August

1. Byfest-kræmmermarked-veteranløb i Odder. Se indbydelse i VT 311.  
 2.-4. Viking Run 2002 – Amerikanerbiltræf for hele familien. Roskilde Dyrskueplads.  
 Kontakt Peter Løvstrøm 75869510.  
 3. Ferritslev-løbet. Se indbydelse i VT 311.  
 3. Herregårdsløbet. Se indbydelse i VT 311.



3. Madpakketur, DVK Vestjylland. Se indbydelse i dette nr.
14. Ud i det blå fra Vejle Havn. Se indbydelse i VT 311.
- 9.-11. Morris 25 års jubilæums-weekend i Roskilde. Info Bent Riff 46351992, Steen Haselmann 49149956.
10. Munkebjergløbet 2002. Se indbydelse i VT 311.  
Info Hans Geschwendtner, tel. 32538470, fax 32540922, e-mail [Hans@geschwendtner.dk](mailto:Hans@geschwendtner.dk)
10. Stevns-løbet 2002. Se indbydelse i VT 311.
11. Madpakketur på Vestfyn. Start ved Husby Kirkes parkeringsplads kl. 9.30.  
Info Bjørn Drejer, tlf. 64781899.
15. Havnetræf Ishøj. Se omtale i VT 311.
29. Ikea-løb. Start Vangede. Se omtale i VT 311.
31. Høsttur fra Kværkeby, Midtsjælland. Se Klubaktiviteter.

## September

- 7.-15. Randers 700 års købstadsjubilæum. Veteranuge, blandt andet med udstilling og gaderace.  
Se nærmere i VT 311. Info [www.randersbib.dk/det\\_sker/veteran2002.htm](http://www.randersbib.dk/det_sker/veteran2002.htm)
11. Ud i det blå fra Havnens Fiskehus i Vejle. Se indbydelse i VT 311.

## 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](mailto:sat@egd.dk)

## Juni

- 27.-30. Polarrallyt, Norrbotten. Info [www.polarrally.nu](http://www.polarrally.nu)
- 28.-30. Skandinavisk Ford V8 Träff. Ved Lundsbrunn, 140 km nord for Göteborg.  
Info Björn Danielsson, tel. 015826252, 015826262, 0706321284

## Juli

6. Classic Car Show Margrethetorp. Info [www.classicarshow.se](http://www.classicarshow.se)
- 11.-14. Bohemia Rallye Historic 2002, Prag, Tjekkiet. Klassisk køretur med god tid til at opleve byen.  
Udstilling af historiske køretøjer, stumpemarked, auktion. Info [sat@egd.dk](mailto:sat@egd.dk)
- 27.-3. Classic Car Week Rättvik. Info [www.classicarweek.com](http://www.classicarweek.com)
28. Thulin Träffen. Landskrona. Se indbydelse i VT 311.

## August

- 1.-4. Styrkeprovet. Det klassiske nordiske løb for køretøjer tilvirket til og med 1925. I år arrangeret af Automobilhistoriska Klubbens Eskilstunasektion.  
Tilmelding senest 10. juni. Info Sven Ola Nilsson 016/425720.
10. Terje Vigen Løpet. Se indbydelse i dette nr.

## September

- 20-22. Le Mans Classic. Race, udstilling, stumpemarked, auktion mm.  
Info Sylviane Peter [speter@peter.fr](mailto:speter@peter.fr), Grégory Miellou [gmiellou@peter.fr](mailto:gmiellou@peter.fr)

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige står for – se [www.mhrf.se/id12\\_evenemangskalender.htm](http://www.mhrf.se/id12_evenemangskalender.htm)

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? Besøg FIVA's hjemmeside, [www.fiva.org](http://www.fiva.org) og se under Events. Der er samtlige årets både A- og B-events.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kan have interesse for andre, send venligst oplysning til [sat@egd.dk](mailto:sat@egd.dk)

## MERE ISOTTA

**I skrivende stund ved vi at den tidligere danske Isotta Fraschini 8A 1926 blev solgt på Christie's auktion i New York 18. maj for 1.382.500 dollars. Det løber op i over 11 millioner kroner. Plus salær. Vi trækker lige vejret dybt. Køber indtil videre ukendt.**

Så sent som aftenen før var jeg inde på Christie's hjemmeside, og der stod hele den opdigtede historie stadig om at vognen godt nok blev eksporteret fra Danmark som en 8A, men at den i virkelighed var en 8B osv. osv., og den ene af kun tre bevarede 8B. Så man må gå ud fra at den også er blevet solgt som en 8B, selv om en Miles Morris i en e-mail til mig den 23. april skrev at det havde været nyttigt om Christie's havde kendt til mig og min interesse for vognen da kataloget blev skrevet. Og at der endnu var tid til at sætte en rettelse på vognen om nødvendigt, når salget nærmede sig. Jeg har siden skrevet til Miles Morris

to gange uden at få nogen reaktion og henvendte mig derfor til Christie's danske repræsentant, som lød noget rystet i telefonen, men ikke kendte til sagen.

Salgsprisen har jeg derfor fra Christie's hjemmeside.

Men i mellemtiden er to andre oplysninger kommet til mit kendskab, og også dem har jeg formidlet videre til Mr. Morris. Den ene er at Niels Jonassen allerede for flere år siden som reaktion på en af de mange artikler om vognen i de store internationale motortidsskrifter skrev og fik optaget et indlæg om vognens sande identitet. Gammelbil-verdenen kan altså ikke påberåbe sig at have været uvidende om den. Den anden ting er at Uffe Mortensen har sendt mig fotokopi af registret over Isotta Fraschini 8-serie fra den mest kendte italienske bilhistoriker, Angelo Tito Anselmis bog om mærket. I listen figurerer Glads vogn på sin plads i rækkefølgen som chassisnummer 869, motornummer 821 – der under ingen

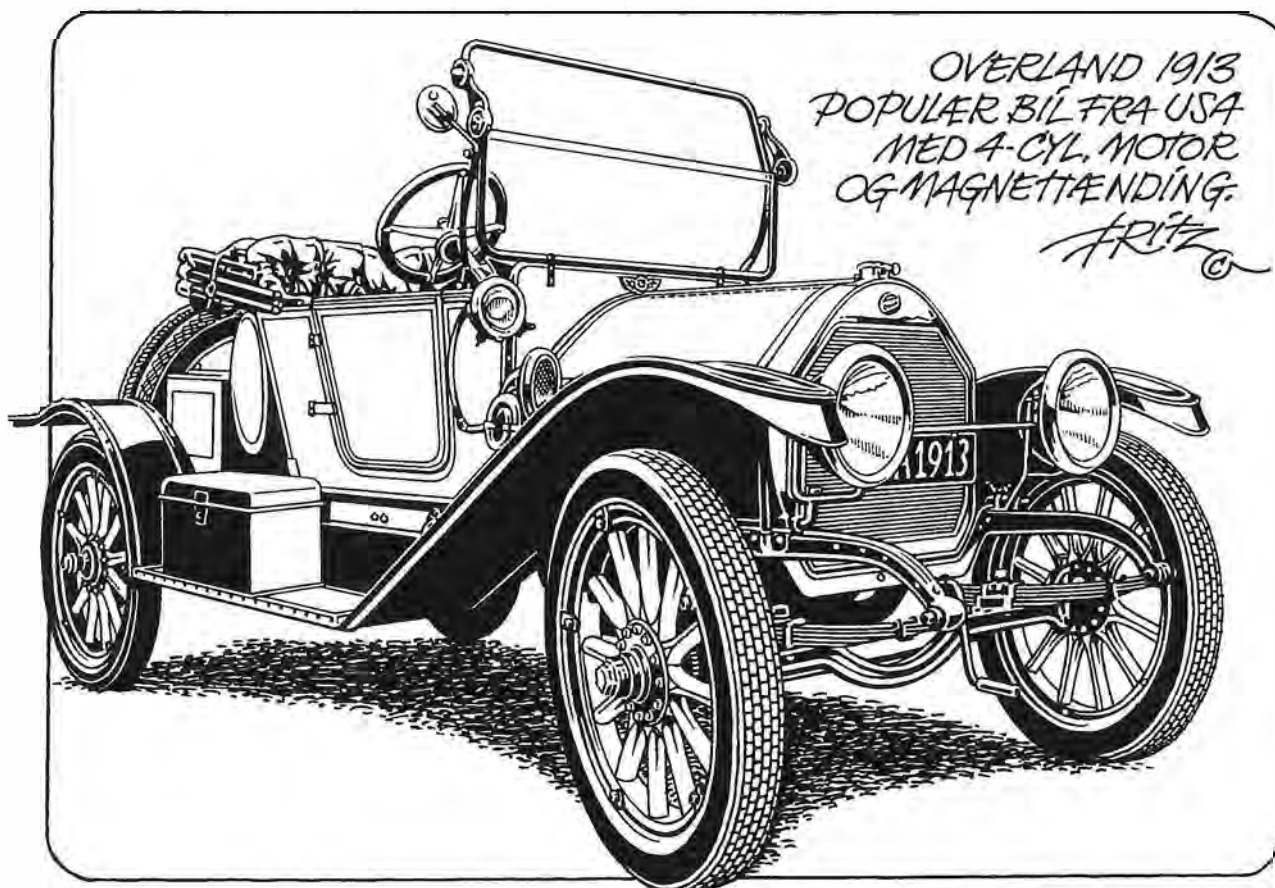
omstændigheder kan være fabrikeret senere end 1926. Der er desværre ikke andre oplysninger end "Cabriolet d'Orsay" og "nuværende ejer E. Orth, Sverige". Jaja, Sverige eller Danmark, det tager de ikke så nøje derude.

I Anselmis liste figurerer ikke nogen Isotta med chassis-nummer 1720, og hvis den skulle have eksisteret ville den tilsyneladende først være fremstillet i 1932.

Men det afgørende er og bliver naturligvis datoen for første indregistrering i København, 8. januar 1927. Isotta begyndte først i 28 at udvikle Tipo 8B, som kom på markedet i 31-32.

Som en lille krølle på historien kan jeg da nævne at jeg kender til en godt slidt instruktionsbog til Isotta Fraschini Tipo 8A. Inden i omslaget sidder Rita Orths ex libris.

oer





### FYNEGESKOV



Alle er velkomne til vores klubbemøder – kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til gods-kontoret og vores klublokaler.

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

Tirsdag den 25. juni kl. 19.30. Almindelig klubaften.

Juli sommerferie – intet møde. Men aktivitetsudvalget ønsker alle en god sommerferie.

Tirsdag den 27. august kl. 19.30. Klubaften.

Venlig hilsen  
John Jørgensen

### SØNDERJYLLAND – RØDEKRO

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

Lørdag den 13. juli kl. 9.30. Madpakketur. Vi mødes ved klubhuset og kører ad kønne veje til Vejle, hvor der holdes international dampfestival med deltagelse af dampskibe, dampkøretøjer og dampmaskiner. Der er levende musik mv. på havnepladsen, hvor hele arrangementet foregår. Tilmelding til Frits Johansen på 74459450 senest 1. juli.

Torsdag den 8. august kl. 19.30. Nis Skau Hansen har arrangeret besøg på Fuglsang Bryggeriet. Adressen er Fuglsangvej 2 i Haderslev. Tilmelding til Frits Johansen på 74459450 senest mandag den 5. august.

Torsdag den 11. september kl. 19.30 er vi "ude af huset".

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. Tirsdag den 2. juli klokken 19.00 (bemærk tidspunktet) samles vi igen til grillaften i skønne omgivelser på Ristrup Hovedgård. So sædvanligt kører vi først en lille tur i det østjyske mens slagteren gør maden klar. Også i år har vi inviteret Dansk Vintage Motor Club til at deltage. Vi håber mange møder op med deres flotte køretøjer. Prisen er for voksne kr. 120.-. Drikkevarer kan købes på stedet. Tilmelding nødvendig inden fredag den 28. juni til Lars Hoffbeck, tlf. 86999161 eller Arne Jespersen, tlf. 86985504.

Tirsdag den 6. august kl. 19.30. Klubmøde.

Tirsdag den 3. september kl. 19.30 får vi besøg af politiassistent Steen Kvistholm, som viser den ny kamera-vogn frem og demonstrerer dens funktioner.

Med venlig hilsen  
Arne Jespersen, tlf. 86985504  
Kaj Munkholm, tlf. 86221055

### ØSTJYLLAND – KLIPPINGE

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

Til klubbemødet tirsdag den 23. april kom Claus Neble og fortalte om hvordan man laver et veteranløb. Hvilke forberedelser og tilladelser, der skal være på plads. Rutenet, underskrifter der skal bruges, opgaver undervejs, mange fiduser og hvad man skal passe på. Så det blev en lærerig aften, hvor nogen fik lyst til at prøve selv. Andre fandt ud af, hvor stort og krævende job det er! Tak til Claus, som ville øse af sin store viden om veteranløb.

Vores klubbemøde tirsdag den 25. juni kl. 19.00 vil som sidste år blive afviklet som en hygge-rundtur til Stevns' kendte og mindre kendte seværdig-

heder. Turen afsluttes med hyggekaffe og øl – vand i mødestedets have. Så mød frem med veteranen og evt. partner.

På gensyn, hilsen  
Kai Wredstrøm

### MIDTSJÆLLAND – KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 18. juni kl. 19.00 kører vi vores traditionelle aftenkøretur i omegnen, tilrettelagt af Inge og Torben. Tirsdag den 16. juli: Vi mødes ved det ny bilmuseum i Jystrup. Det ligger vest for Ringsted-Roskilde-vejen, ved Brugsen køres ad Ålbækvej til Høedvej, der drejes til venstre "Nebsmølle 2", ca. 1 km derfra på venstres side drejes ned til Møllebækgård, der er museet og det er virkelig værd at køre efter. Entre 40 kr. pr. næse.

Tirsdag den 13. august. Klubmøde. Lørdag den 31. august. Høsttur fra Steffensgård med prøver før middag. Køretur om eftermiddagen. Medbragt mad. Tilmelding til en af undertegnede.

Venlig hilsen  
Preben Boisen 5752 5040  
Kaj Sørensen 5572 6198

### BØRKOP VANDMØLLE

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

13. juni kl. 19.30. Klubmøde. Vi mødes ved Havnens Fiskehus inderst ved havnebassinet i Vejle Havn. Jeg planlægger en køretur nord for Vejle Ford. Vi ender hos mig i St. Dalby, hvor vi forhåbentlig kan tage aftenkaffen og snakken i haven. Jeg sørger for brød etc.

22. juni omkring kl. 10.00 mødes vi på plænen ved Langelinje/Strandpromenaden i Horsens, hvor vi drikker vores medbragte morgenkaffe og snakker indtil klokken bliver 11, hvor Industrimuseet og Nimbus-museet åbner. Senere kører vi til Rårup Flyveplads, med mulighed for at komme op



med veteranfly. Hvordan vi slutter dagen er ikke aftalt endnu. Se evt. større omtale i forrige nr. af Veteran Tidende. Tilmelding nødvendig.

11. juli kl. 19.30. Klubmøde. De der ikke er væk på ferie mødes til en køretur og kaffe på Møllen.

8. august kl. 19.30. Vi mødes på Vandmøllen. Herfra sætter vi kurs mod Fredericia. Via en pæn omvej finder vi Odinsvej, hvor vi får kaffen i Martins have.

Husk: Hustruer, kæresten og andre gode venner er altid velkomne på vores køreture.

Tilmeldinger på tel. 75890487, fax 75899487 eller

e-mail [poulerik@rotek.dk](mailto: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 tlf. 75339321.

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!

Husk Ikea-løb og havnetræf – se kalenderen.

Venlig hilsen  
Claus E. Neble.

## DTM's DAMPBIL PÅ MUSEUM

Overskriften skal forstås sådan at Danmarks Tekniske Museum i sommer har udlånt sin Locomobile dampbil årgang ca. 1900 til Lolland-Falsters Traktor- og Motormuseum i Eskilstrup.

DTM fik dampbilen for en del år siden ved en byttehandel. Da smedemester Helmer Jensen, Gundslev, sidste sommer var på besøg på DTM i Helsingør, traf han museumschefen Jens Breinegård og talen faldt på dampbilen, som DTM ikke havde kunnet få sat i stand. Helmer Jensen tilbød i samarbejde med Leif Nowicky på Bogø at undersøge mulighederne for at skaffe og fremstille dele til DTM's vogn.

Nu står Locomobilen i nogen tid på Traktor- og Motormuseet i Eskilstrup, inden den skal tilbage til Helsingør. På museet i Eskilstrup kan man endvidere i hele sæsonen se en Ford T touring 1924, der er udlånt af Carsten Astrup. Museet har åbent 10 til 17 alle dage undtagen mandage til og med september.

## KONKURRENCEN

Vi holdt lang pause med konkurrencen, og da den så satte i gang igen gik det galt. Jeg skrev at speedwayrytteren på billedet i hvert fald ikke var dansk – og det var han i hvert fald. Nemlig Svend Åge Sørensen, navnkundig motorsportsmand. Det er jeg blevet belært om af mange, blandt dem hans egen nevø, Ib Kai Sørensen, som er DVK-medlem.

Jeg kan kun bortforklare fadæsen med at jeg dels ikke kunne genkende ham uden styrthjelm, dels at jeg udelukkende forbandt ham med tt-løb. Svend Åge Sørensen var både før og efter krigen den eneste dansker, der gjorde sig internationalt gældende i de berømte tt-løb på Isle of Man, på Excelsior og Norton. Men han kørte altså også alle andre former for motorcykelløb.

Svend Åge Sørensen var født i 1903, han havde værksted og forhandling i Classensgade på Østerbro i København, og han er død for mange år siden.

Bilen har været hans egen, han transporterede sin cykel i dens bagagerum. Og hvad det er for en har mange gættet. Men der var også mange skævere. Adler, Tatraplan,

Nash, Aero og Delage er der blevet gættet på. Men det rigtige svar er Hanomag "Autobahn" 1.3 liter ca. 1939. En for sin tid ganske avanceret bil, både i formgivning og konstruktion. Delvis selvbærende karrosseri, hydrauliske bremses, 12 volt elanlæg. Kunne også fås med dieselmotor.

Det strømlinjede karrosseri fik Volvo til at indkøbe et eksemplar, og hvis den historie er rigtig er der ingen tvivl om at det dannede forbillede for PV 444, hvis linjeforløb dog ikke blev helt så heldigt som Hanomags.

Medlem Aage Nielsen, Strøby Egede, oplyser at han har ejet sådan en vogn et par år, den var registreret under A 4788. Fra anden side hører vi at der fandtes et eksemplar i Bohnstedt Petersens samling, der blev solgt til Niels Roest, og er nu på Jystrup Bilmuseum.

Det var ikke den mest sjældne bil på danske veje i sin tid, og skulle nogen have kendskab til andre overlevende Hanomag herhjemme, hører redaktionen meget gerne om det. Vinder af konkurrencen er ved lodtrækning. J. Urban Nielsen.

oer



## Bestyrelsen på nye eventyr!

Efter en veloverstået generalforsamling, hvor vi fik suppleret de manglende medlemmer op, er vi nu rustet til endnu et år. Vi er kommet vældig godt fra start, idet vi holdt det første bestyrelsesmøde allerede den 1/5, blot 4 dage efter generalforsamlingen. Den umiddelbare melding er, at vi nu har et meget stærkt hold af folk med både arbejdsevne og -vilje. Desuden er der stort set fodslag om de overordnede linier, så vi ikke skal bruge tid på diskussioner af mere politisk karakter, men kan koncentrere os om at få samlet op på de - stadig mange – hængepartier.

### Generalforsamlingen

Vi har beklageligvis modtaget en del kritik for den dato, vi fastsatte for generalforsamlingen. Det har naturligvis aldrig været vores mening at træde nogen over tærne, men vi er bundet på hænder og fødder af klubbens vedtægter. Kombinationen af deadline for dagsordenforslag, VT's udgivelsesdatoer og bestemmelserne vedrørende tidspunktet for afholdelsen giver reelt ikke andre muligheder end sidste weekend i april. Faktisk var vi jo nødt til at udsende et særnummer af aprilnummeret med indlæggene til dagsordenen, for at være sikre på at de nåede medlemmerne i tide.

Vi brugte en del tid på at forberede os til generalforsamlingen, idet der jo er tradition for at "grille" et eller flere bestyrelsesmedlemmer ved disse lejligheder. Heldigvis foregik det hele en god ro og orden, og vi tager det som et vink om, at vi bevæger os i den rigtige retning!

### Ansvarsområder

Idet vi som nævnt har fået et par nye ansigter ind i vores gruppe, valgte vi samle samtlige opgaver i DVK's bestyrelse i navngivne funktioner, hver med en ansvarlig. Disse personer står med det formelle ansvar for at opgaverne bliver løst, evt. ved uddelegering, og bliver medlemmernes kontaktpersoner i de berørte områder. Det er vores håb, at vi gennem denne detaljerede ansvarsfordeling kan sikre flest mulige resultater. Her kan I se – i alfabetisk orden - hvilke opgaver vi har påtaget os og hvilke tanker, vi har gjort os om dem:

**Bibliotek:** Support til Hanne og Niels Jonassen. Kontaktled mellem ham og bestyrelsen. Medvirke til praktiske løsninger. Få igangsat sortering af bøger (dubletter til mødestederne). Udforme forslag til politik for biblioteket. Ansvarlig: Claus F.

**Hjemmeside:** Support til web-master. Kontaktled mellem ham og bestyrelsen/redaktionen. Filtrere input fra medlemmerne. Sørge for information i VT og ved generalforsamling. Udforme forslag til politik for hjemmesiden. Ansvarlig: Bo Ø.

**IT:** Support på kontorets udstyr samt klubbens pc'er i bestyrelse og redaktion. Indkøb af hardware og software. Ansvar for virusbeskyttelse. Ansvarlig: Bo Ø.

**Klubartikler og udstilling:** Vedligeholdelse af lager. Indkøb af nye artikler. Kontaktled mellem medlemmerne, mødestedslederne og bestyrelsen. Sørge for information i VT og ved generalforsamling. Udpege koordinatorene til klubstande ved div. arrangementer (f.eks. ved hjælp af de mødestedsansvarlige). Ansvarlig: Bent F. med assistance fra Henning K.K. og Frits B.J.

**Kontakt til Poul Suhr (Swift):** Kontaktled mellem Poul Suhr og bestyrelsen. Sørge for at informationer viderebringes begge veje. Udforme forslag til politik for Swift'en. Ansvarlig: Kaj D.L.

**Kontakt til repræsentanter i VFK og Danmarks Tekniske Museum:** Kontaktled mellem repræsentanter og bestyrelsen. Sørge for at informationer viderebringes begge veje. Sørge for information i VT og ved generalforsamling. Ansvarlig: Peter L.S.

**Kontor:** Support til Dorthe Thies. Løsning af praktiske (ikke IT) problemer på kontoret. Sørge for vikar ved ferie og spidsbelastning. Ansvar for arbejdsforhold. Ansvarlig: Kaj D.L.

**Løb og arrangementer:** Modtage og behandle ansøgninger. Servicere arrangører. Kontaktled mellem bestyrelsen og arrangørerne. Sørge for information i VT og ved generalforsamling. Vedligeholde regler for tilskud. Ansvarlig: Kaj D.L. med assistance fra Henrik T.

**Medlemspleje:** Varetage kontakt til og fra medlemmerne, som falder uden for Dorthes arbejde (= et rent forretningsmæssige, medlemsforhold, forsikringer osv.). Være bestyrelsens ansigt over for medlemmerne. Ansvarlig: Peter L.S.

**Medlemsliste:** Vedligeholdelse af indhold. Arrangere korrekturlæsning inden trykning. Tilrettelægge efter medlemmernes og bestyrelsens ønsker. Udforme forslag til politik for brug af medlemsoplysningerne. Ansvarlig: Bo Ø. med assistance fra Henrik T.





**MhS:** Repræsentant for DVK ved MhS' årsmøde. Kontakttled mellem DVK og MhS. Sørge for information i VT og ved generalforsamling. Ansvarlig: Bo Ø. med Claus F. som yderligere deltager

**Mødesteder:** Servicere mødestedsledere. Kontakttled mellem dem og bestyrelsen. I samarbejde med mødestedslederne lave et katalog til VT og hjemmesiden. Sørge for information i VT og ved generalforsamling. Være talentspejder efter nye mødestedsledere og arrangører. Udforme forslag til politik for mødesteder. Ansvarlig: Frits B.J.

**PR:** Sørge for i samarbejde med VT at udbrede kendskabet til DVK og klubbens aktiviteter. Udforme forslag til politik for klubbens profil. Ansvarlig: Claus F.

**Registre og Sektioner:** Kontakttled mellem bestyrelsen og de ansvarlige. Sørge for at der er aktivitet. Kontakttled mellem bestyrelsen og de ansvarlige. Sørge for information i VT og ved generalforsamling. Udforme forslag til politik for registre og sektioner. Ansvarlig: Claus F.

**Regnskab:** Fastlægge arbejdsplan for bogføring og udtræk. Sørge for værktøj (software m.m.) til Dorthe. Sørge for revidering og fremlæggelse ved generalforsamling og i VT. Fremkomme med investeringsplaner. Vedligeholde regler for udgiftsdækning. Ansvarlig: Henrik T.

**Sekretær:** Protokolføre bestyrelsens arbejde. Sørge for dagsorden til møder. Sørge for information om i VT. Ansvarlig: Bo Ø.

**Vedtægter:** Vedligeholde vedtægter. Sørge for ændringsforslag efter behov. Samle arbejdsgruppe og koordinere dens arbejde, således at der forelægges brugbare forslag til generalforsamlingen 2003. Fremlægge forslag i VT og ved generalforsamling. Lægge strategi for DVK. Ansvarlig: Peter L.S. med assistance fra Claus F. og Kaj D.L.

**Veteran Tidende:** Kontakttled mellem bestyrelsen og redaktionen. Servicere redaktionen. Sørge for at informationer viderebringes begge veje. Ansvarlig: Peter L.S.

### Igangværende opgaver

Som det vil fremgå af ovenstående, er der rigeligt at tage fat på. Og udover de nævnte områder, venter der et større projekt i forbindelse med klubbens 50 års jubilæum i 2004. Her har bestyrelsens nye energibundt Claus F. påtaget sig den koordinerende opgave, men vi håber desuden på

i væsentlig grad at kunne trække på vor tidligere formand Poul Suhr.

Vi har i løbet af vinteren diskuteret pladsproblemerne på Nivågård, både i bestyrelsen, med Niels Jonassen og med de faste brugere af mødestedet. Vi er efterhånden nået frem til en løsningsmodel, hvor biblioteket rykker til bedre egnede, mere rummelige lokaler. Dette vil dels gøre det muligt at få ryddet op i bogsamlingen og gøre den tilgængelig, dels give mere plads på Nivågård for de traditionelt mange fremmødende.

Den blandt visse medlemmer meget kontroversielle forsikringsordning gennem Veteranforsikringsklubben har overordentlig stor bevågenhed hos bestyrelsen. Da ordningen administreres af forsikringsselskabet RUNA, kan vi desværre af konkurrencehensyn ikke videregive nøgletallene. Men Henrik T. er for tiden i gang med at uddrage en masse statistisk materiale, som vi håber at kunne præsentere i VT eller ved næste generalforsamling.

Bent F., som står for klubartikler og udstillinger, arbejder sammen sin arbejdsgruppe ihærdigt på at forny vores udstillingsstand. Planerne er endnu kun planer. Men går det som vi håber, kan vi fremover præsentere os endnu mere overbevisende som en køretøjsklub!

Klubbens hjemmeside har gennem længere tid lidt under manglen på en web-master. I skrivende stund er vores ny web-master Steen Studstrup imidlertid ved at lægge sidste hånd på en ny og dugfrisk DVK-hjemmeside, hvor der udover de hidtidige oplysninger om klubben også bliver mulighed for at indtaste adresseændringer og ændringer/tilføjelser til køretøjslisten direkte via internettet. Besøg os på [www.veteranbil.dk](http://www.veteranbil.dk) og lad os høre fra jer, hvad I synes om resultatet.

Kære klubkammerater!

Vi har mange jern i ilden, og forsøger at holde styr på dem. Men vi sætter overordentlig stor pris på forslag og hjælp fra medlemmerne. Så skulle nogle iblandt jer have lyst til at hjælpe til med at løfte byrden, er i mere end meget velkomne. Ring eller skriv til den ansvarlige for det aktuelle område. Vi glæder os til at høre fra jer!

På bestyrelsens vegne  
Bo Ødegaard, klubsekretær.

# INTERNATIONAL HARVESTER I HORSENS

Omtrent samtidig med de to store bilkoncerner Ford og General Motors lukkede deres samlefabrikker i København, begyndte en anden amerikansk bilfabrik, International Harvester, at samle erhvervskøretøjer i Horsens.

En samlefabrik opfattes som et sted, hvor bilerne ruller på et bånd og kompletteres for til sidst at rulle på egne hjul. IH's samlevirksomhed var langt fra dette billede, hvordan det foregik beskriver Iver Jensen, han var ansat på IH's samleværksted i 1960'erne.

P. E. Hansen

I januar 1961 blev jeg efter endt soldatertid ansat som automekaniker hos International Harvester i Horsens, beliggende Høegh Guldbergsgade 10. Denne adresse var dog kun en underafdeling. Firmaets hovedsæde lå i København S, Snorresgade 18-20.

IH beskæftigede sig med køb, salg og reparation af last- og varevogne, traktorer, mejetærskere og entreprenørmateriel.

Afdelingsleder i 1961 Christian Hansen oplyser i et avisinterview at man



begyndte i Horsens i 1953 med 4 ansatte. 27. juli 1963 var der 55 ansatte.

Kort tid efter min ansættelse hos IH kommer værkfører Gunner Jensen og fortæller mig, at IH i Horsens planlægger at inddrage mig i et fast hold af automekanikere, der løbende skal samle og klargøre IH last- og varevogne.

Vi indretter os derefter i nogle tilstødende lokaler til værkstedet, der hidtil er anvendt som lager. Delene til lastbilerne blev sendt direkte fra Chicago til Horsens i sæt af to store trækasser. Den ene indeholdende 2 chassiser med alle løsdele til samling af disse, med bolte og møtrikker. Den anden indeholdt 2 førerhuse med løsdele og de nødvendige karrosseridele til at



Fra oven:

I en lokalavis dateret 28-05-1960 omtales en kæmpelastbil fra IH i Horsens der skal til Iran. Den er kommet fra USA i trækasser og samlet i Horsens. Lastbilen er en R220 og har en 220 HK, 12,2 liter Cummins dieselmotor med et vridningsmoment på 84 kgm. Total lasten er på 22,5 tons, egenvægten uden lad er 4,5 tons. Pris 135.000 kr.

Den er bestilt af et søsterselskab til Kosan Gas i Iran og skal nu til København for at få monteret en gastank og derefter til Iran.

IH's forretning i Horsens lå på en hjørnegrund. Hovedindgangen til kontorerne var på adressen Høegh Guldbergsgade 10, hvorimod værkstederne, både smede- og autoværksted, havde indgangsdøre og porte ud til Grønlandsvej hvor havnetrækkets spor passerede forbi. Billedet er taget efter IH har forladt lokalerna.



Til at aflæsse førerhuse og chassiskasserne fra godsvognene der holdt parkeret på Grønlandsvej blev der hjemkøbt en Doncaster B450 kran, der løftede ved hjælp af et par kraftige hydrauliske cylindre og som styrede ved at en vandretliggende hydraulikcylinder på hver side af kranen fik den til at knække på midten. Fotoet er taget i England.



Her vises 2 IH bolte der er 2/10 mm tykkere på boltflangen end gevindet. Ved siden af en almindelig stålbolt der er 3/10 mm tyndere på boltflangen end gevindet.

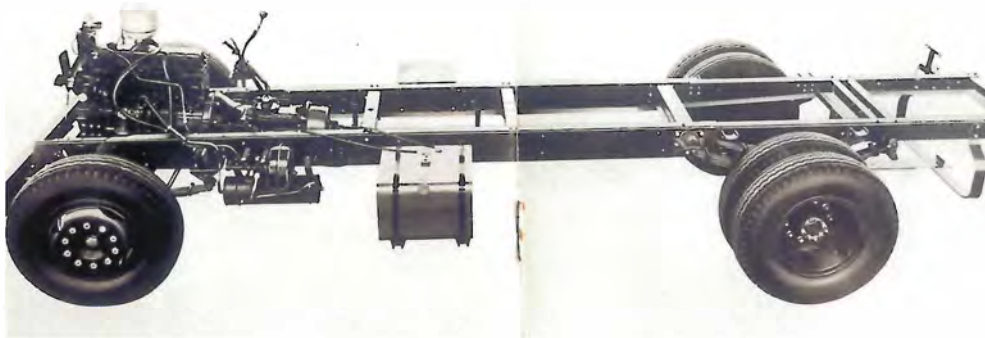
samle førerhusets front. Kasserne blev fragtet med DFDS.

I Horsens blev kasserne læsset på jernbanevogne, der holdt på det vi i daglig tale kaldte Havnetrækket. Det er et jernbanespor der går fra godsbanen i Horsens ned til havnen, lige forbi IH værkstederne.

Her blev de af IH læsset af og kørt ind til udpakning.

Samleværkstedet var indrettet på den måde, at på midten stod en aflang træreol der var højst på midten og havde en skrå flade ned til begge sider. I denne stod en masse små papkasser der under udpakning blev fyldt op med et nøjagtigt medsendt antal skruer, bolte og møtrikker til samling af de to vare- eller lastvogne. På den ene side af reolen blev førerhus og front samlet med deres bolte, på den anden side chassiset. Alle bolte var elgalvaniseret og havde IH's mærke på bolt-hovedet. Bolthovederne var forsynet med enten tre eller seks stjerner, de seksstjernede var af højere stål-kvalitet og anvendtes eksempelvis til montering af svinghjulet. IH i USA havde udarbejdet samlemanualer der i tekst og billeder viste de vigtigste samleinstruktioner.

Det bare chassis, kun bestående af længde- og tværvanger som var samlet med nitter i USA, blev lagt op på to solide jernbukke med hjulsiden op. Vi begyndte med at montere bagfjederbukkene. Der var fra fabrikken forboret huller til disse i de mest brugte akselafstande. Nu skulle de bores op - til det brugte vi en speciel elektrisk boremaskine, udstyret med et håndtag i begge sider. Bagenden var flad så vi kunne presse med låret når vi borede vandret. Der var ingen borepatron, skaftet på boret var af konustypen. Boret var i diameteren inddelt i 1/10 mm spring. Boltene vi brugte til fjederbukkene var det vi kaldte pasbolte, boltflangen var 2/10 mm tykkere end gevindet. Når hullet var boret op til gevindtykkelse kunne vi banke boltene i hullet med en hammer uden at gevindet tog skade. Vi sikrede os på den måde en god befæstelse. Efter montering af forfjederbukkene blev



Her et chassis som det så ud før førerhus og skærme blev monteret.



B model 164 var udstyret med en D301 dieselmotor og var med traditionel kølerhjelme.



Efter B modellen kom Loadstar 1600 og 1700. Dem samlede vi med både D-6-354 dieselmotorer og V8 benzinmotorer. Her var motorhjelmen todelt i sideklapper. Loadstar'en på fotoet er en 1600 udstyret med en D-6-354 dieselmotor.



Interiørbillede af Loadstar 1700 og 1800.



Billedet der viser førerhuset vippet er af nyere dato. Her er gearet lavet om til bundgear. De lange forbindelsesstænger til ratgearet besværliggjorde gearskiftet.





bagfjeder, fortjeder, bagtøj og foraksel med et hjul på hver akselende monteret. Chassiset var nu klar til at blive vendt om og komme ned af bukkene. Til det og til at montere førerhusene og motor brugte vi en forholdsvis høj og bred mobil talje, der kørte på fire stålhjul. Den var konstrueret som et omvendt, meget bredt U med skarpe hjørner. Toppen var en stålbjælke hvori der var monteret en løbekat. Man kunne således køre ind over emnet, og hvis det var nødvendigt kunne to mand rutsje den sidelæns hen over cementgulvet. Med en kæde om den ene længdevange og i krogeren på den håndbetjente talje blev chassiset nu vendt og stod på egne hjul. Bremserne var på alle modeller vacuumforstærket hydrauliske, og nu blev alle bremsør, slanger, vacuum-tank og forstærker monteret. Ligeledes blev styretøjet samlet, det var uden servo.



*Fra oven: Til sidst kom CO modellen med vipbart førerhus og ratgear. Den her viste model er udstyret med en D-6-354 dieselmotor:*



*Denne ambulance har kørt i Vejle som vogn nr. 10. Årgangen er 04-11-1961. Den er udstyret indvendigt hos Thisgaard Karrosserifabrik i Vejle. Modellen er C-102. Den har en V8 304 benzinnmotor; SAE HK 193. Motorpræstationerne på landevejen må have været imponerende, men bagbremsene var ikke blokeringsfri.*

*I nogle få tilfælde kom der nogle meget store Loadstar F-1850 i ekstra store trækkasser. Det var lastbiler der havde været samlet i USA men for transportens skyld var adskilt igen i så store enheder som muligt. De var med helt andet udstyr end det vi var vant til at se. Rene trykluftbrems, større motorer og gearkasse. Bagtøjet var aftandemtypen men uden 2-speed. Kardanakslen var monteret på det forreste bagtøj, og i bagenden af dette gik der en kort kardanaksel over til det bageste bagtøj. Der var således træk på dem begge samtidig, og det kunne ikke frakobles. Med den størst mulige motor; gearkasse og tandembagtøj kunne den Loadstar opnå en totalvægt på 22,5 tons. Sidespejlholderne på USA-bilerne var anderledes. Vi monterede nogle dansk indkøbte.*



*04-11-1962. En halv snes last- og varevogne med totalvægt op til 12 tons demonstrerer IH's 1962-program ved eksportstaldene i Horsens.*



*Hvis man afmonterede stålvarereladet og så bort fra den røde farve ville denne C model se ud som dem vi samlede hos IH i Horsens.*

Motor og gearkasse var samlet fra fabrikken. På de to typer dieselmotorer vi havde til rådighed var alt indsprøjtningssystem monteret. Indsprøjtningssystemet på begge motorer var af rotortypen. Vi monterede først dynamo, senere generator, vakuumpumpe, svinghjul og kobling, indsugning og udstødningsmanifold, motorophæng, olie- og vandindikator. På gearkassen monterede vi koblingshus, kardanhåndbremse og gearstang. Der kunne på gearkassen monteres kraftudtag til tippelad. Derefter blev motor og gearkasse sammenføjet og lagt i chassiset, hvor kardanaxlerne blev monteret og type, model og akselafstand ihugget chassisrammen.

Klargøring af førerhuset bestod i montering af dørenes udstyr, ledningsnet, instrumentbord, rat, pedaler m.m. Tætningslister i dørkarmen skulle limes på med kontaktklim. Fronten blev samlet med køler, kølergitter, inder- og yderskærme og blev efter montering af førerhus løftet på chassiset af to mand. Førerhuset blev løftet i dørkarmene med dørene åbne. Et løfteåg blev ført igennem førerhuset, det var forsynet med et par klodser og noget stof for at skåne malingen, det havde et stykke tov omkring taljekrogen og hver ende af åget. Efter at alt var monteret og kølerhjelmene justeret og koblingen luftet ud kørte vi en prøvetur omkring 15-20 kilometer for at checke at alt var i orden. Chassiserne var med alt tilbehør malet sort fra fabrikken i USA. Karrosseridelene var på alle

modellerne undtagen CO malet Aspen Green. CO modellen var malet i en gulbrun farve. Alle motorer var røde. Den første model jeg var med til at samle var B-model 164.

Indimellem lastvognsmodellerne samlede vi C 120, en varevogn der var bygget op på et chassis med førerhus og front. Motorerne heri var V8 benzin i forskellige størrelser, og D-301 dieselmotorer samt sekscylindrede benzinmotorer. Den blev mest solgt til store elseskaber, statsradiofonien og lignende. I et enkelt tilfælde blev der ved en fejl afleveret to C model trækasser i København. De skulle med på en udstilling og tiden var knap, så efter aftale kørte vi tre mand over til Snorresgade og samlede dem der.

IH hjemtog i den periode mange færdigsamlede C model stationcar, der blev solgt til Falck og brugt som ambulancer. En del af dem blev sendt til Hårby Karrosserifabrik og indvendigt udstyret som sådan, og derefter malet i Falcks farver.

Falck i Horsens havde to IH ambulancer, en C-1000 benzin og C-1100 diesel. Årgangen var 06-11-1963. Motorerne der kunne monteres i de biler vi samlede var mange:

BD-220, 6 cylindret benzinrække, 220 hk ved 3800 omdr.

BD-240, 6 cylindret benzinrække, 141 hk ved 3800 omdr.

BD-264, 6 cylindret benzinrække, 154 hk ved 3800 omdr.

BD-282, 6 cylindret benzinrække, 141 hk ved 3600 omdr.

BD-308, 6 cylindret benzinrække, 154 hk ved 3600 omdr.

RD-406, 6 cylindret benzinrække, 175 hk ved 3200 omdr.

266, V8 benzin, 155 hk ved 4400 omdr.

304, V8 benzin, 193 hk ved 4400 omdr.

345, V8 benzin, 197 hk ved 4000 omdr.

D-301, 6 cylindret række dieselmotor, 110 hk ved 3000 omdr.

D-6-354, 6 cylindret rækker Perkins dieselmotor, 131 hk ved 2800 omdr.

De fleste bagtøjer vi monterede i lastbilerne var af typen 2-speed. Det vil sige at der på bagtøjet var monteret en elmotor som skiftede imellem et reduktionsgear og direkte træk. Elmotoren var med en ledning forbundet med en kontakt der var påmonteret gearstangen. Hvis man skiftede op i gearene skiftede man i frigearet ned i reduktionen og omvendt hvis man skiftede den anden vej. Hvis gearkassen var fem-gearet fik man på den måde 10 udvekslinger. Det krævede nogen rutine at bruge det, og hvis man under skift ikke ramte omdrejningerne rigtig, lød der mekanisk støj fra bagtøjet som i længden sled på de involverede dele.

På de lastbiler vi samlede var den største totalvægt på omkring 11.300 kilo, last 8.240 kilo og egenvægt 3.060 kilo.

I et to til tre tilfælde fjernede vi det hydrauliske bremsesystem. Årsagen



*I 1961 præsenterer IH en hel ny bilkonstruktion for den danske presse. Navnet er Scout-80. Den er produceret og samlet i Fort Wayne Indiana. Det er en terrængående bil bygget op på chassisramme med en fire cylindret benzinmotor. Den kan leveres med både 2- og 4-hjulstræk. Benævnelser er 2x2 og 4x4. Karrosseriet er i sin grundform bygget uden sideruder, men inklusive vindspejl der kan nedfældes på motorhjelm. Der til kan leveres forskellige løse toppe.*

*Billedet er fra den 15-06-1961, hvor en Scout-80 i Helsingør bliver demonstreret for pressen.*

var at der skulle påbygges et trykluft bremsesystem i forbindelse med montering af et hængertræk. Der blev på siden af motoren med et til lejligheden sammensvejst beslag monteret en luftkølet kompressor som med kileremskive trak direkte på motorens remskive. Den komprimerede luft fra kompressoren var meget varm og for at beskytte reguleringsventilerne mod overophedning blev en bestemt længde trykluftrør snoet op i cylindrisk form for at nedkøle luften og monteret på kompressorens afgangsstuds. I dag er kompressoren en integreret del af motorens opbygning og vandkølet.

Blinkkontakten og blinkrelæet blev købt i Danmark og ledningerne imellem konstruerede vi selv i et system vi kaldte krydskontakt. Blinkkontakten havde to kontaktplader, den ene var via blinkrelæet forbundet med for-

og sideblink på helt normal vis. Den anden var forbundet med stoplygtekontakten og bilens to stoplygter. Hvis man trådte på bremsen lyste begge stoplys, men hvis man samtidig blinkede til venstre var det kun den højre stoplygte der lyste konstant. Den venstre blev via blinkkontakten omstyret til at blinke som blinklys.

29-07-1961 samles der 3 lastbiler om ugen. IH regner med snarest at komme op på 4-5 stk. om ugen. IH har beregnet et årssalg på 200-250 biler. IH i Horsens råder over 5.200 kvm, 1500 kvm er bebygget.

26-07-1962 afleveres der 6 stk. Loadstar 1600 med V8 benzinmotor på 193 SAEhk til Horsens Kommune til kørsel med skraldespande. Loadstar's 20" hjul var skiftet ud med 17" for at få så lav læsehøjde som muligt. Lasteevnen er godt 5 tons. Årsproduk-

tionen er 180 biler. 16 mand er nu udelukkende beskæftiget med at samle biler.

15-02-1963 bliver IH efter en klage fra statens biltilsyn nødt til at søge om dispensation til at vi i Danmark ihugger type, model og akselafstand i chassisrammen.

Efterhånden som tiden går bliver konkurrencen fra Mercedes, Scania og Volvo mere og mere mærkbar, og salget af IH lastbiler falder. Omkring årsskiftet 1965 til 1966 ophører samling af IH biler i Danmark, og jeg forlader kort tid derefter IH. De IH biler der siden sælges i Danmark tages hjem samlet.

I 1980 var det slut med det amerikanske ejede IH i Danmark. Snorresgade og afdelingen i Horsens blev lukket ned og alle medarbejdere afskediget.

I dag er IH bygningerne på Høegh Guldbergsgade og Grønlandsvej i Horsens nedrevet og på grunden er der bygget et stort Bilka varehus.

Foto:  
Claus Christensen og Jens Borch.

Stor tak til Claus Christensen for ud-lån af foto og avisartikler.

2-speed bagtøjet forsvandt efterhånden ud af lastvognsmarkedet. Lastvognsforhandlerne valgte i stedet at sammensætte motorstørrelse med den rigtige gearkasse og det rigtige bagtøj til kundens kørselsbehov og bestilte bilen som sådan på fabrikken. Var det ikke tilstrækkeligt kunne der indbygges en mellemgearkasse.

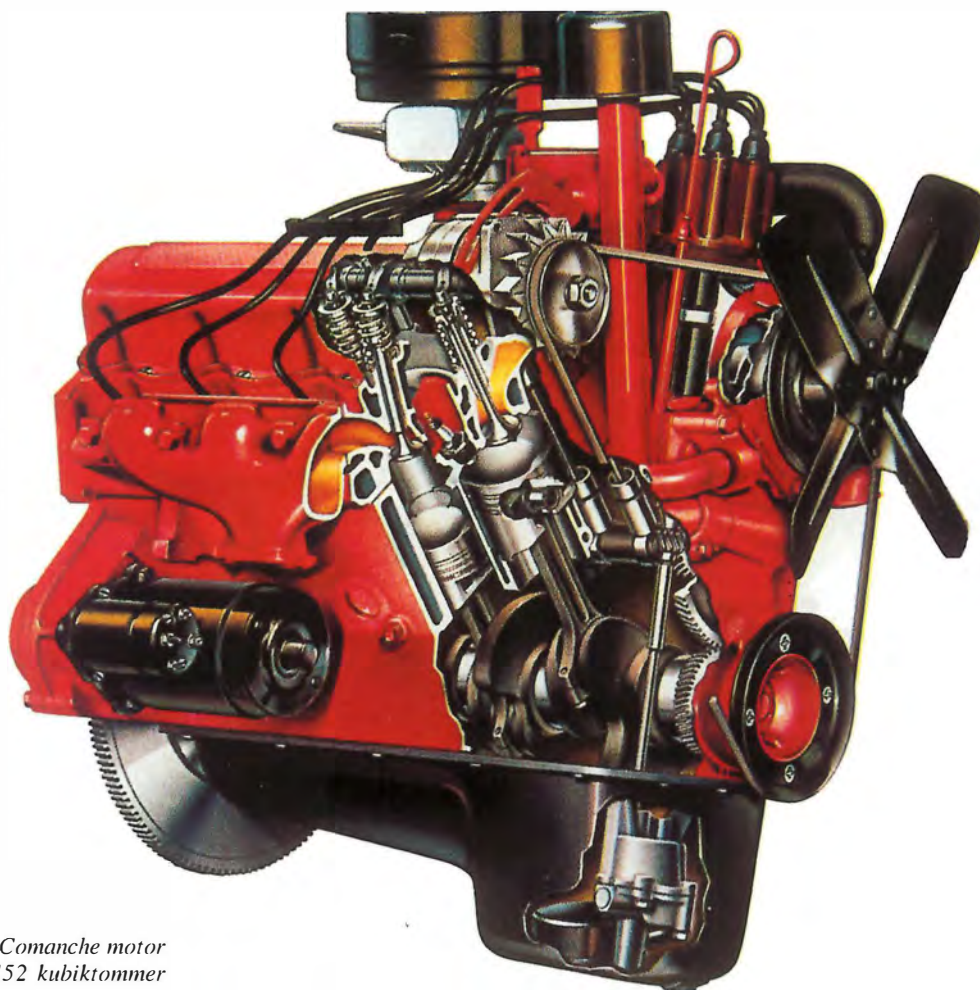
I 1974 var jeg som automekaniker ansat hos en vognmand der havde en mindre flåde af Scania trækere. Det er lastbiler med kort akselafstand påmonteret en drejeskammel til kørsel med sættevogne, hvor forskellige containere kan løftes af og på. Et par af disse trækere var af ældre dato og havde imellem gearkasse og bagtøj indskudt en mellemgearkasse. Via forbindelsesstænger kunne man i førerhuset skifte frem og tilbage i mellem-



*Her ses opbygningen af et Scout-80 chassis med undervogn, motor og transmission. Der kan ligeledes leveres forskellige kraftudtag så den eksempelvis kan udstyres med en frontmonteret fejekost eller et på bagenden monteret jordbor.*

gearet, men det krævede megen rutine at skifte gear med to gearstænger op ad bakke med meget læs på containeren uden at tabe for meget fart. Systemet var næsten uopslideligt men upraktisk. På de nyere trækkere var mellemgearkassen flyttet hen i bagenden på trækkerens egen gearkasse og indbygget som en integreret del af den. Til skift frem og tilbage i mellemgearet var der monteret elektromagneter, der med ledninger var ført op til en kontakt på gearstangen, nøjagtigt som i det gamle 2-speed system, men her udført i en konstruktion der var bedre egnet til at overføre motorens drejningsmoment.

Iver Jensen



*Billedet viser en Scout Comanche motor 4-152, 4 cylindre og 152 kubiktommer slagvolumen.*

## Månedens personprofil

# Kurt Jørgensen

Gammel kærlighed ruster ikke, siger man. Det passer imidlertid ikke bogstaveligt når det gælder gamle biler, men har man i ungdommen forlovet sig i et bilmærke så generer rusten ikke kærligheden. Sådan har det været for medlem nr. 941 Kurt Jørgensen, Åbyhøj i Århus, der i sin tidlige ungdom faldt for mærket BMW.

Kurt Jørgensen er en ægte jyde der blev født i 1932 i Vejen, som ligger lidt vest for Kolding. Sidst i 1930'erne flyttede familien til Århus, hvilket skyldtes at hans far, der var ansat ved Statsbanerne, blev forflyttet dertil. Kurt Jørgensen havde hele sin skolegang i Århus, som han afsluttede med en realeksamen. Herefter havde hans far fundet en læreplads til ham på en større maskinfabrik, der bl.a. fremstillede automatiske barberstole. Kurt Jørgensen fortæller at der var en ret speciel værkfører på virksomheden, han havde tidligere kørt motorcykel og gik rundt i læderjakke, spidsbukser og lange læderstøvler. Han havde en stor motorcykel af mærket Ariel og Kurts første job var at pudse denne motorcykel. Da han havde gjort det i 8 dage havde han fået nok af den læreplads, men inden han nåede at få sagt op indenfor prøvetiden gik firmaet konkurs, så var det problem løst og der skulle findes en anden læreplads. Kurt havde lagt mærke til at der

på den anden side af gaden var et elektromekanisk værksted der hed Møller og Skov, og her gik han over og spurgte om de havde en læreplads, det havde de ikke umiddelbart, for den var lovet til ejerens søn, men der blev efter nogen snak plads til dem begge og han fik her sin uddannelse som elektromekaniker. Firmaet var meget alsidigt og havde service for mange forskellige produkter, f.eks. elektriske barbermaskiner, Kurt fortæller at han var med til at udvikle den første elektriske barbermaskine til 6 volt, som bl.a. kunne anvendes i biler og motorcykler.

Kurt Jørgensen blev efter læretiden uddannet svagstrømsingeniør på Århus Teknikum. Efter studietiden skulle værnepligten afvikles og han søgte ind på flyvevåbnets teknikerline på en flerårig kontrakt, hvor han blev uddannet flyvemekaniker indenfor elautomatik, og arbejdede med flysimulatorer, først på Flyvestation Ålborg og senere på Flyvestation Karup. Uddannelsen var bestemt til at foregå i Texas i USA, men blev i sidste øjeblik ændret til at der i stedet kom instruktører fra USA til Flyvestation Værløse, hvor uddannelsen så foregik og det var jo noget af en skuf-



En stolt ejer ved hans første bil, BMW type 326 årgang 1937.



To herlige BMW'er. Th. type 320 årgang 1938, Kurt Jørgensens anden bil. Tv. en type 326 årgang 1939, der så vidt vides er den der nu står på Bornholms Automobilmuseum.







felse. Det blev til 6 år i flyvevåbnet, hvorefter han vendte tilbage til Århus og søgte civilt arbejde. Det var ikke så let at få arbejde der i begyndelsen af 1960'erne. Men det lykkedes for ham at få arbejde i et mindre firma der fremstillede automatiske bogholderimaskiner. Det var ikke et arbejde han var særlig glad for og en dag så han at Århus Universitet søgte en leder til sit laboratorium, den stilling søgte han og fik og var der i 37 år til sin pension i 1999.

Interessen for motorkøretøjer fik Kurt Jørgensen allerede i læretiden, for det viste sig at Skov, der ejede firmaet, også kørte motorcykelløb indenfor det der hed trial. Han kørte på en stor Norton med sidevogn og når han manglede en "sandsæk", fik han lokket en af lærlingene til at træde til. Kurt fortæller at han husker det som at det var med livet som indsats, han lærte i øvrigt dengang vores legendariske medlem Knud Arhøj at kende, idet han var kammerat med Skov og de var begge motorordonanser i militæret. Oplevelserne med mesterens motorcykel gav lyst til at få sin egen motorcykel, og selv om hans far var imod det, så anskaffede Kurt sig i læretiden sin første motorcykel, en 3,5 hk. FN fra 1931, den med udvendigt svinghjul, som Kurt dog hurtigt fik fremstillet en skærm til. Efter nogen tid blev den skiftet ud med en lidt større BSA fra 1936, en smart model med oplagte udstødningsrør, senere blev det bl.a. BSA Silver Star 1939, og Ariel Red Hunter 1938.

I en periode i begyndelsen at soldatertiden havde Kurt Jørgensen intet køretøj, men begyndte snart at tænke på at blive motoriseret igen, og selv om man dengang sagde at motorcykler var for unge og biler for de lidt ældre, så begyndte det at blive interessant med en sportsvogn, og en af Kurts kammerater på kasernen i Værløse havde købt en åben Morris 8, som han hjalp ham med at få hentet hjem fra Falster, en tur han sent glemmer, for kalechen faldt af og benzinpumpen gik i stykker, så Kurt måtte det meste af vejen hænge på siden af bilen og banke på benzinpumpen for at den kunne køre.



*Kurt Jørgensen ved sin Plymouth 1933 efter en fisketur; hvor han demonstrerer hvor stor fisken "vist nok" var.*

*Rekrut Kurt Jørgensen på Ariel Red Hunter 1938.*



*Kurts anden motorcykel, BSA 1936.*



*På tur med familien i juli 1964, i EMW type 340, årgang 1952.*



*Et kikk ind i Kurts veludrustede værksted.*

*Kurt Jørgensen mellem sine to flotte BMW'er: Tv. type 501 årgang 1954 og th. type 327 årgang 1938.*

Erfaringerne med Morris'en gjorde at det var ikke sådan en han ville se efter. En aften skulle han i biografen i København og gik han lidt rundt og så pludselig en meget flot sportsvogn af mærket BMW parkeret i en sidegade. I håb om at ejeren ville vise sig, så han kunne spørge ham hvad det var for en bil, vandrede Kurt frem og tilbage hele aftenen og glemte alt om biografen. Ejeren viste sig ikke og han måtte tage hjem uden hverken bilinformation eller biografoplevelse. Næste dag gik han på biblioteket og søgte litteratur om BMW-biler og fandt

en bog om den bil han havde set, nemlig BMW type 327. Nogen tid efter så han en annonce hvor den samme model var til salg hos en forhandler i Kgs. Lyngby, og tog omgående ind for at ville købe den, men da han hørte prisen blev det ikke til noget, den kostede kr. 24.000.-, og det var mange penge i 1950'erne, til sammenligning kostede den før omtalte Morris 8 kr. 6.000.-. Kurt gik nu målrettet efter at finde en BMW og da han senere kom til Ålborg fandt han en BMW 326, 4-dørs sedan fra 1937, den kostede kun kr. 7.000.- og den købte han for, som han sagde, det smagte da lidt af fugl. Bilen havde meget svært ved at starte og skulle næsten altid skubbes i gang, men når først den var i gang så gik den meget godt. I handskerummet fandt han en serviceseddel med en mekanikers adresse og ham besøgte han for at få at vide hvad der kunne være galt. Da mekanikeren så bilen grinede han og sagde: - Du har da vel ikke købt den bil, motoren er defekt, alle ventilerne er brændt og der er meget uoriginalt på den. Det viste sig at det var en af tyskernes efterladenskaber og var nærmest et vrage. I stedet for at give op læste han alt hvad han kunne finde om BMW, restaurerede bilen til perfekt original stand og fik den malet i en venlig lysegrøn farve. Det kostede ham lige så meget at gøre den i stand som han havde givet for den. Bilen blev senere byttet med en BMW type 320 cabriolet fra 1938. I sin søgen efter reservedele talte han med en autoophugger, der kunne fortælle at der boede en mekaniker i nærheden der hed Børge Jensen, som vid-

ste meget om BMW, for han havde for nylig restaureret en type 327 for en mand der havde haft den med hjem fra Tyskland hvor han havde haft arbejde. Kurt opsøgte Børge Jensen, der kunne bekræfte hvad ophuggeren fortalte. Da manden som ejede bilen ikke kunne betale reparationen var den blevet beslaglagt og opbevaret i en garage indtil sagen blev afgjort. Manden havde fået en frist og hvis han ikke betalte inden fristen udløb, ville bilen gå på auktion. Kurt ville gerne købe bilen og fulgte sagen meget tæt, for det var jo netop denne type han blev forelsket i under sin biograftur i København tidligere. Et kvarter før fristen udløb kom manden med pengene, fik bilen og flyttede til Sorø. Kurt kontaktede manden og sagde at hvis han engang ville sælge bilen vil han gerne købe den, det gjorde han imidlertid ikke. Ad omveje hørte Kurt at manden havde givet bilen i bytte for en ny Ford hos Ford-forhandleren i Sorø. Kurt kontaktede omgående Ford-forhandleren og snart var han langt om længe ejer af sin ungdomsdrøm. Bilen var i den mellemliggende tid blevet noget forsømt, men Kurt fik den gjort i stand og benyttede den som brugsvogn i ca. 5 år og er stadig er den lykkelige ejer af bilen, der for nylig er blevet gennemrestaureret.

I 1965 købte han den meget smukke lukkede personvogn type 501 fra 1954 af Grev Holstein fra Holsteinborg ved Skælskør.

Selv om BMW altid har været det foretrukne mærke for Kurt Jørgensen, så har der været andre veteranbiler, f.eks. en Plymouth sedan fra 1933.

I begyndelsen af 1950'erne kom også den østtyske EMW på markedet og Kurt havde flere af dette mærke, der også fandtes som varevogn, han købte bl.a. en type 340 sedan fra 1952, som hans far imidlertid overtog og kørte med i mange år. Da han ikke kunne køre mere overtog Kurt igen bilen som siden har stået i en tør garage og den bliver snart næste restaureringsprojekt.

Kurt Jørgensen har altid været meget aktiv i klublivet og fortalte levende om oplevelserne ved de første møder på Motel "La Tour" i Århus, og har i 6





år også været medarrangør af det velkendte Ringkøbing-løb. Sammen med sin kone Elli har han gennem alle årene været flittig deltager i løb rundt om i landet i sin herlige type 501, men nu er hans ungdoms kærlighed, den smukke to-personers type 327 cabriolet, blevet toprestaureret, så den glæder vi os til at nyde ved kommende løb.

Kurt Jørgensen har en utrolig viden om BMW-biler, som andre BMW-entusiaster også nyder godt af, men fortalte under mit besøg også mange andre spændende bilhistorier, f.eks. om en bekendt der anskaffede sig en kæmpe stor Auburn med en speciel V 12 motor, han fik den aldrig færdigrestaureret og den endte hos Åge Louring i Gjern, hvor den nu står flot restaureret på museet.

Det er tydeligt at Kurt Jørgensen nyder sin hobby og han har ideelle forhold til at dyrke den i sit hus med et velindrettet værksted og garageplads til 4 biler, alt bærer præg af orden og kvalitet; man fornemmer næsten atmosfæren fra universitetslaboratorium.

Poul Suhr



Smukkere front end på en BMW type 327 er svær at finde. Kølergitteret har Kurt Jørgensen selv fremstillet, det originale var tæret op.



BMW'er er også smukke set bagfra.

Elli og Kurt Jørgensen ved starten af et veteranbil løb i BMW 501, årgang 1954.



# FIONIA

DVK's vedtægter nærmest tilsiger at den ordinære generalforsamling skal foregå den sidste lørdag i april, og det plejer den også at gøre. Alligevel var Fionia-løbet, Odsherred-løbet og Krengerup stumpe marked lagt på samme dato.

Der var dog god tilslutning alle fire steder. Ren sikkerheds skyld har bestyrelsen allerede nu meddelt hvornår generalforsamlingen holdes næste år.

Her er billeder fra Fionia-løbet, taget af T.E. Jørgensen. Læg mærke til hvor de tidsrigtige nummerplader er slået igennem og hvor det pynter.

*Else og Anton Hald i Austin Ten Four 1934.*



*Fra oven: Det er ikke hver dag man ser to Lea-Francis til samme løb. Efter krigen blev der indført nogle stykker som Ellen og Helge Scheldes 1948-model. Kirsten og Allan M. Scheldes sportsmodel fra 1950 er derimod en nyere import.*

*Dorthe og Kim Hoier i Ford V8 1937 coupé.*



*Jane og Johannes Matthiesen, Dodge Brothres 1934.*



*Lisbet og Kim Larsen i Ford V8 "78" Club Convertible 1937.*



*Grete og Olaf Hilmersen, Ford Thunderbird 1960, kører gennem Valdemar Slot.*



*Dorte Stadil og Allan Krogh i Mercedes-Benz 170 C 1950 cabriolet. Foran den holder Poul Henning Lauridsens FIAT 1500 1962.*



*Jens Mærsk Brodersen med Buick "60" 1933.*



*Arne Bach Pedersen med Chevrolet 1941 coupé.*



*Tove og Martin Andersen, Buick 1952.*

*Birgit og Tage Rasmussen og BMW 326 1939.*



*Preben Pedersen i Dodge D5 1937.*



*Ford V8 Fordor 1933 med Kirsten og Ebbe Carmel*



*Ellen og Erling Jensen, Ford V8 "78" 1937 cabriolet.*



*Jane og Arne Andersen, Ford V8 1934.*



# KASTI

Det årlige træf i Kastellet i Køben  
Trods ikke alt for godt vejr var der s  
man melder sig ikke til, m  
Billederne er taget  
og Claus



# ELLET

vn faldt denne gang på den 5. maj.  
n sædvanlig mange gamle køretøjer –  
kommer hvis man har lyst.

Kaj Dyring Larsen  
E. Neble.





# STANDARD 12 1937

Af Jarl Mouritzen

Fotos: Jarl Mouritzen og O.E. Riisager

**Det for længst hedengangne engelske bilmærke Standard er ukendt for de fleste unge mennesker. Nogle spørger hvad det er for en bil. – Standard. Jamen hvad er mærket?**

Den kendes i sagens natur mest af ældre bilmænd, eller yngre hvis familie har haft sådan en, Men hvis man så spørger dem om de kender Jaguar, så siger de ja. Og når jeg så siger at min bil er bedstefar til Jaguar – så ved de det ikke.

Nu kan man jo heller ikke kende alle de flere tusinde bilmærker, der er fremstillet i tidens løb.

Mit eksemplar er fremstillet i 10.000 eksemplarer i 1936 og har stelnummer D 4539. Uvist af hvilken grund fremstår den som en 1937-model. Og den er indregistreret første gang 22. maj 1937 i Svendborg under nummer 0 3880 for grosserer Carl A. Møller, Lundevej 28. Ifølge den anden registreringsattest er den omregistreret 7. marts 1946, med rationeringsmærker. Ifølge motor-. Og toldattest er den sidst registreret 14. juni 1955 under 0 11.5476 for overdyrlæge R. Brodersen, Fruerstuevej 26 i Svendborg. Afmeldt 26. august 1966. Ligeledes i



2. attest står: Fodbremse 4-hj. Hydraulisk, håndbremse 4-hj. Hydraulisk. Men det er ikke rigtigt, der er mekaniske bremses, og håndbremsen virker kun på baghjulene.

I øvrigt er bilen ikke helt original, idet motoren ikke er den bilen blev født med, men den er skiftet før min tid. Ligeledes er styrestangen fra en Lada og ledningsnettet er lavet efter de forhåndenværende søms princip i den hensigt at erstatte det med et ori-

ginalt. Men efter flere måneders ventetid på min bestilling hos et engelsk firma fik jeg den retur med oplysning om ukendt på adressen. Retningsviserne er forsynet med blink med et blinkrelæ til hver side..

Noget tyder på at ledningsnettet bliver permanent, det fungerer som det skal. Men jeg kan godt se at det ville pynte med et rigtigt.

Bilen var i forbavsende god stand, da jeg fik den, det eneste rustangreb begrænsede sig til de forreste ender af panelerne og de nederste bageste ender af forskærmene, der måtte fornyes. Hele undervognen var dækket af et tyndt lag fedtet vejstøv. Det var jeg så formastelig at vaske af, og det skulle jeg aldrig have gjort, for det herligste blanke jern kom til syne.

I tiden 1937-41 boede jeg ved siden af Elo Sørensens autoværksted i Autoparken på Nørrebro i København, og han havde en lift ude i gården, hvor bilerne blev løftet op og sprøjtet på undervognen med solarolie af Madsen eller Frederiksen, så det drev. Der var efterhånden et tykt lag under liften. Ifølge dette går jeg ud fra at sådan rustbeskyttede man dengang, så vejstøv efterhånden blev bundet af





olien. Det har i hvert fald i dette tilfælde været effektivt.

I det tidsrum var jeg meget på Elo Sørensens værksted. Da det blev udvidet med tre lastvogsgarager "hjælp" jeg med at indrette det., Jeg skruede en masse øskner og kroge i det ny værktøjsbræt.

Da jeg i 1940 fik en påhængsvogn til min cykel, kørte jeg småture for ham, blandt andet til Søborg Vogfjederfabrik med fire hestevognsfjedre, da Elo lavede en hestevogn. Fjedrene var der åbenbart noget i vejen med. Ligeledes til Dansk Alfa Laval i Møllegade efter en gearstang til en Volvo. - Kan du ikke lige køre ind i Møllegade efter en gearstang, spurgte han.

En lillebilchauffør ved navn William, kaldet Geniet, sagde til Elo at han skulle tage mig i lære, men da han ingen drejebænk havde kunne han ikke have lærlinge. Man skulle nemlig dreje en ventil til svendeprøven.

Tilbage til Standard: Hvor meget bilen har kørt før min tid ved jeg ikke, men forhjulsljerne skal udskiftes og de ny venter bare på at blive sat i. Ellers er der slebet ventiler og fornyet en kulsive i vandpumpen og isat et nyt brugt differentiale, da det gam-



le hylede ganske forfærdeligt. Udover at topstykket har været taget af af hensyn til ventilslibningen, har der ikke været gjort andet ved motoren end at den sammen med kølgitteret er malet med en lille rusten dåse maling, der lå i vognen.

Karrosseriet, skærnkasserne, chassisrammen og fælgene er trods alt sandblæst. Kofangerne er forkobrede og forkromede, da de ikke var helt rustfri.

Trælisterne om dørene er fornyet sam-

men med loftsindtrækket og forruden. Bremsetromlerne er afdrejet og der er ny belægning på bakkerne. Det er hvad der er lavet ved bilen.

Som det fremgår af billederne er bilen 4-dørs, med soltag, trækruder og op-lukkeligt vindspejl. Der er grønt skind på sæder og ryglæn, det originale og i fin stand.

Alt det skete op til 1974. Derefter henstod bilen i 18 år. Der var sikkert en grund, men jeg kan ikke huske den. Derefter skilte jeg bilen ad igen. Chassisrammen havde været sandblæst og metalliseret og malet med Bergs undervognslak, men den faldt af i flager efter alle disse år. Derfor blæste jeg selv den resterende lak af og malede rammen med en lysegrøn farve, selv om det jo ikke er helt originalt. Man ser det ikke uden at kravle ned under vognen, og det har endnu ingen gjort. Så malede jeg resten af bilen igen, da den var blevet lidt trist at se på, og malingen på skærmene også skallede af. Nu er jeg ikke maler, men det er jo også legetøj, og bilens værdi forringes ikke derved. Man kan bare sende den til en professionel maler om 50 år, hvis den til den tid ny ejer synes den trænger til en opfriskning.

24/4 1971.  
Under første  
istandsættelse.



Th: 29/7 1992.  
Efter at have stået i  
garagen i hen ved  
en snes år og kørt  
ud til anden  
istandsættelse.  
Chassisrammen  
nyumalet og  
karrosseriet under  
vandslibning.



Først sættes  
bagakslen og  
stellet sammen,  
som på Fords  
samlebånd.

Th: Karrosseriet  
malet og motoren  
klar til ilægning.

Bilen blev efterhånden samlet igen, og på sin 60-års fødselsdag 22. maj 1997 blev den registreret igen. Nå, men forhistorien til bilens anskaffelse er: 30. oktober 1966 tankede vi vores Morris 1000 op hos den daværende UNO X tank i Birkerød. Der stod bilen til salg for kr. 350. En mand stod og så på den og min kone sagde til mig: - Skynd dig at købe den. Det gjorde jeg så. Det var således ved en til-

fældighed at det blev en Standard. Om sommeren samme år så vi en Mariehøne i Hørsholm Hovedgade, også til salg for kr. 350. Men jeg synes den var for rusten, hvad den ikke var, men jeg var ikke så klog dengang som jeg er nu.

Standarden kører upåklageligt, men vores søn fandt et helt bagtøj i England og det tog han med hjem, sammen med en gearkasse og et kølergitter med kappe. Senere, i Græsted, spurgte en venlig mand mig om jeg



Motoren hejses på plads.

ville købe en motor, endda med støbejernstopstykke. Det siges at være en stor sjældenhed; ellers er det aluminiumstopstykker, der er monteret. Jeg har altid, i hvert fald fra jeg var 13-14 år, kunnet lide Chevrolet, og skulle det være i dag, ville det være en De Luxe 1931. I sådan en lugter der altid af bil. Om det så skyldes cigarrøg og/eller utætte gulvbrædder, loft-sindtrækket, der suger dufte til sig, ved jeg ikke, men oliedunst har sikkert også sin andel.



## FLYING SERIENS TILBLIVELSE

Standard Motor Co. havde ganske mange år produceret hverdagsbiler uden større spræl, salget var vigende og en ny serie kaldet "Flying Standard" blev præsenteret i august 1935 og udstillet på Motor Show i Olympia i London samme efterår.

Serien var tegnet af Frank Salter og den tekniske side af sagen udført af bilingeniør Edward "Ted" Grindham og Alfred Wilde. Vognen blev omgående en succes og var da også fuld af forfriskende nytænkning. Standard 12 har 12 v elanlæg, 4-trins fuldsynkroniseret gearkasse med "Citroën-fortanding", hypoidfortandet differentiale, indbygget bagagerum med plads til reservehjul, underhængt lav krydsramme med konsoller ved koblingsklokken og foran baghjul til befæstigelse af meget kraftige paneler og selvudlignende Bendix-Cowdrey mekaniske bremses. Hjulnav kan smøres med fedtgnipler når hjulkapslerne fjernes.

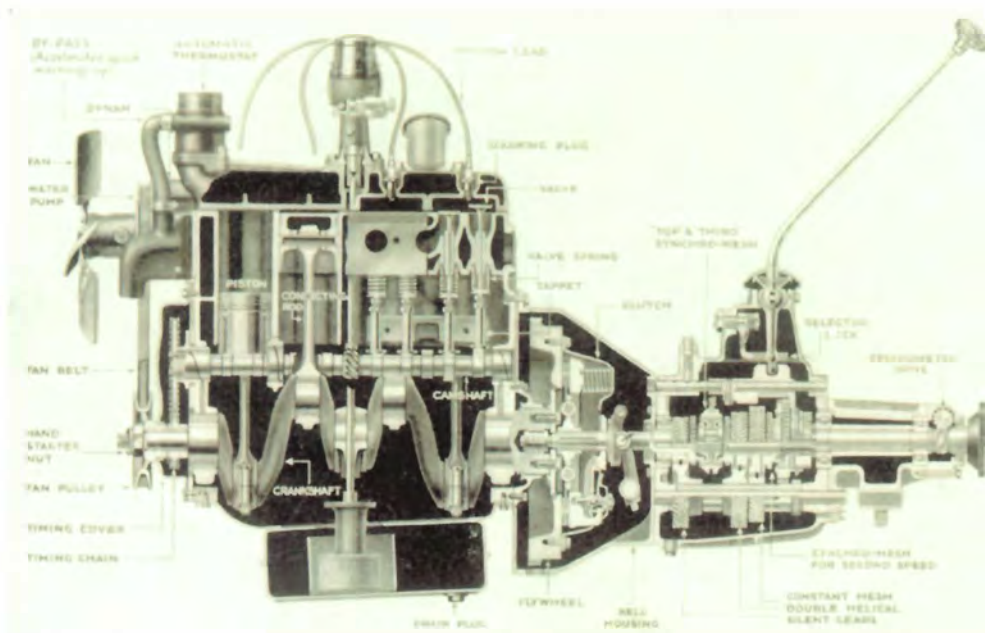
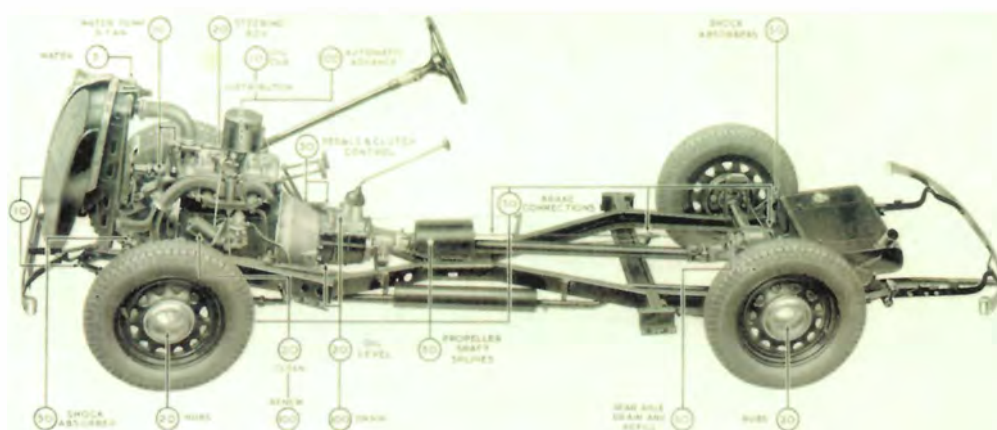
Motoren til "12" er konstrueret i 1934. Den er 4-cylindret, sideventilet, med 69 mm boring og 106 mm slaglængde, 1.608 cc og yder 44 hk. Den er trepunkts gummiophængt, har Borg & Beck kobling og aluminiumsstempler. Tophastighed 110 km/t, og det kan den stadig køre nu, 65 år senere.

En meget hurtig variant, 20 HP med samme karrosseri, men forsynet med en 80 hk sideventilet V8 motor på 2.7 liter, blev dog ingen salgssucces og bare 250 blev fremstillet. Denne model er formentlig aldrig solgt i Danmark.

Motoren blev, udboret til 1.776 cc og med moderne enkeltheder som løse lejepander og fuldstrøms oliefilter, anvendt i 14 HP chassiset, blandt andet til militære pickupper

Nærværende eksemplar er formentlig eneste overlevende med eksportspecifikationer, dvs. venstrestyret, metriske instrumenter mm., og køleren er da også forsynet med et messingskilt med ordet EXPORT. Visse dele til styretøjet er ikke nævnt i reservedelslisten og man har da måttet kontakte fabrikken.

Vognen er importeret af den daværende generalagent Bohnstedt-Petersen i København til salg i Odense.



Afsnittet om Flying Standard er skrevet af Jarl Mouritzens søn Henning, og redaktionen kan tilføje: Som skrevet kom Jarl ikke i lære som mekaniker – det blev en helt anden branche. Men Jarl har levet og åndet for motorcykler og biler og har fået god forstand på begge dele, og vi vil senere komme tilbage til hans interessante erfaringer og erindringer. Nu er Jarl 75 og sammen med Henning i færd med at

restaurere både en Standard Vanguard 1953 og en Land-Rover. Vi glæder os også til at komme til Henning Mouritzens usædvanlige restaureringsobjekt: En af de få Haflinger 4-hjulstrækere i landet.

Nummerpladerne på Jarl Mouritzens Standard 12 er de moderne, men det overvejes stærkt at anskaffe de tidstypiske.



### Vi har modtaget to indlæg fra Erik Dinesen:

Midt i november 2001 brækkede jeg mit lårben mellem hofteprotese og knæprotese.

Efter 5 måneder var jeg "næsten gående" og mødte med stor glæde mange gode veteranvenner til Kurt Skovs fødselsdag.

Kort tid efter brækkede benet og indlagt metalskinne på samme sted, og denne gang blev immobiliteten af længere varighed og noget mere kompliceret pga. særlige omstændigheder.

Skåneløbets Sverigestur havde vi glædet os til, som børn glæder sig til juletræet! Vi glædede os hver morgen når vejrudsigten lovede pragtfuldt vejr for deltagerne i Sverige.

I dag – den 13. maj – modtog vi et prægtigt brev med gode ønsker, underskrevet af samtlige turdeltagere.

Vi vil gerne udtrykke vores store glæde og taknemmelighed over for alle, for denne varmende gestus, som i glas og ramme vil opmuntre os og minde om vores mange personlige venner og masser af stemningsfulde ture i DVK-regi.

Marie-Louise og Erik Dinesen

Bortset fra to rosende linjer under "løb og arrangementer" i bestyrelsens beretning i sidste nummer af Veteran Tidende – og dagspressens rutinemæssige kommentarer til biludstillingen i Bella Centret, har jeg ikke bemærket særlig omtale af veteranbils-, sportsvogns- og specialbiludstillingen i B.C.

I kørestol kniber det med at få adgang til og opfange detaljer, men jeg var meget imponeret af og begejstret over det massive "indslag", ja, jeg vil driste mig til at kalde det enestående.

Så mange flotte Jensen-biler ser man sjældent, så stort et Citroën-opbud er ej heller almindeligt, og alle andre biler havde interesse på hver sin måde.

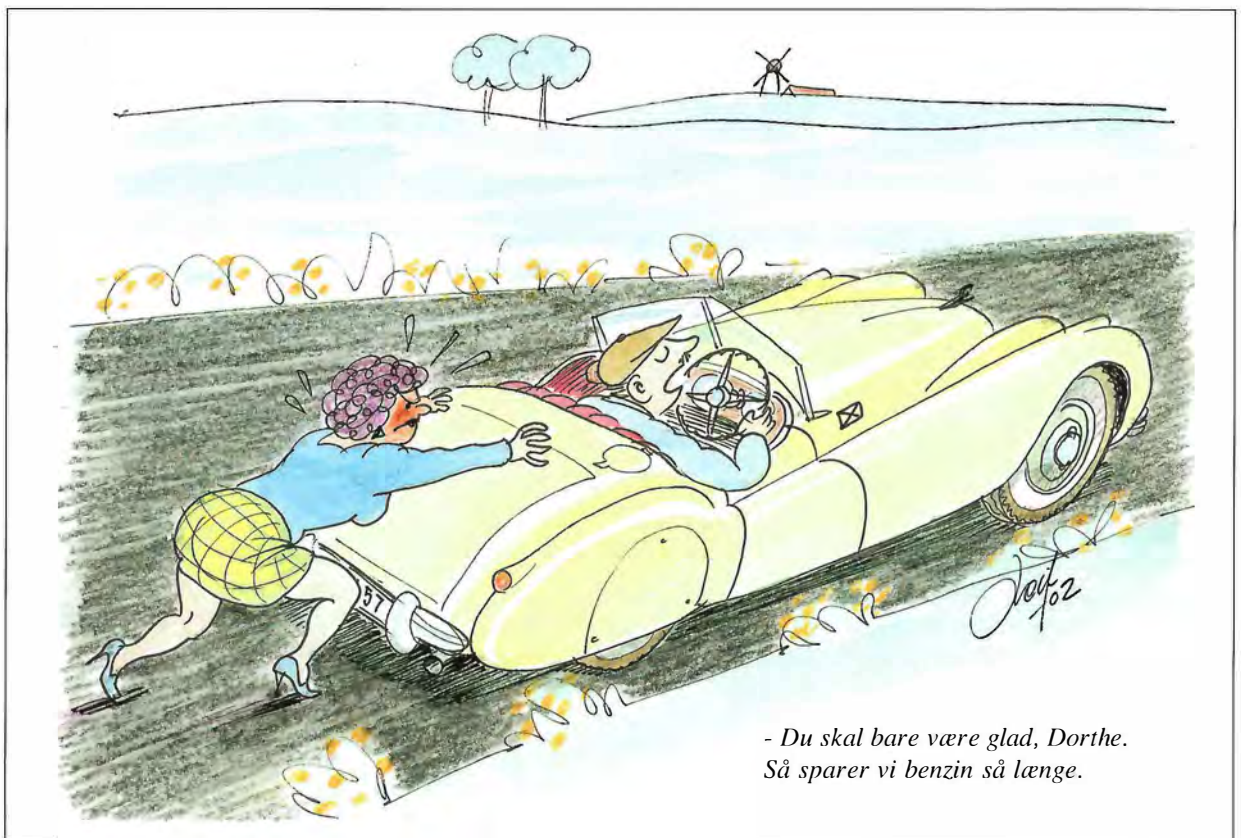
Jeg beundrer den ildhu og betydelige indsats rent arbejdsmæssigt, der ligger forud for, under og efter en sådan udstilling, og jeg synes slet ikke at den fik den rosende presseomtale, den havde fortjent.

Der skal ikke herske tvivl om at Claus Nebles og Ole Sommers indsats var betydelig, men mange andre må have ydet store arbejdsmæssige og økonomiske bidrag, og min og mange andres tak skal gå til alle der har medvirket.

Også de ejere der lagde bil til skal have en stor tak. Tillid til arrangørerne spiller en stor rolle her, og vi ser gerne den noget indskrænkede og lidt "fælmede" biludstilling kvikket op med et betydeligt indslag af veteran- og specialbiler i de næste mange år.

Hjertelig tak til ildsjælene!

Kragerup den 16. maj  
Erik Dinesen



- Du skal bare være glad, Dorthe.  
Så sparer vi benzin så længe.

# Gamle kæmper på vestjyske veje

Der var noget næsten Farumsk over situationen, da borgmester Hans Østergård forleden kunne kigge ud over 28 kostbare Rolls-Royce og Bentley-luksusbiler uden for sit kontor på Ringkøbing Rådhus.

Borgmesteren havde dog ikke planer om at udskifte hverken sit, hjemmeplejens eller beredskabschefens mere ydmyge køretøjer. Derimod var han vært ved et glas hvidvin og chokolade for en gruppe morgenfriske bilende gæster. Medlemmerne af den internationale Rolls-Royce Enthusiasts' Club danske afdeling for Rolls- og Bentley-ejere havde valgt Vestjylland til et to dages forårstræf. Gruppen bag det årlige Ringkøbingløb, der hvert år køres på de kanter under stor opmærksomhed, havde tilrettelagt et program for et par travle dage.

Hele feltet kørte eftermiddagstur til Dansk Veteranflysamling i Stauning Lufthavn på førstedagen. På andendagen var der modtagelse på rådhuset, hvorefter bilerne blev sendt ud på en længere tur rundt om Ringkøbing Fjord.

Efter besøg i Bork Vikingehavn og frokost ved havnen i Hvide Sande returnerede de kostbare biler og deres besætninger til virksomhedsbesøg på Vestas i Ringkøbing og parade og kåring på byens gamle torv.

Finn Randrup Nielsens Rolls-Royce model Phantom 1933 fra Kerteminde blev publikums favorit, mens en af de udenlandske deltagere, Manfred Kania fra Glücksburg ved aftenens galafest på Hotel Fjordgården blev kåret som løbets egentlige vinder.

Fik disse biler og deres ejere sølvtøj og hæder, så blev løbets absolutte charmer til gengæld en stor dansker fra Bad Malente i Tyskland.

Amigo er en 88 kilo tung kæmpe af en hund, som dens ejer, Bernhard Schur, ikke kunne have i sin Rolls, og måtte fragte rundt i familiens Mercedes. Men med i Rolls-Royce og Bentley forårstræffet i Vestjylland kom Amigo.

Gorm Albrechtsen

*De gamle kæmper satte deres præg på sommerlandet. Her passerer en herskabelig limousine en nyudsprunget rapsmark fulgt af en mere ydmyg officialbil.*



*Finn Randrup Nielsen fra Kerteminde bærer både Nuser-flyverhjelme og vinderpokal. Hans Rolls-Royce Phantom fra 1933 var vinder af publikumsafstemningen.*

*Nederst til højre: Her er tre, hvis hjerter banker for store biler: Løbsarrangør Niels-Jørgen Kannevorff, Ringkøbing, til højre, sammen med Bernhard Schur, næstformand i den tyske Rolls-klub, og dennes Grand Danois Amigo på 88 kilo - foran en stribe kostbare biler, hvoraf den første, en Cornice Convertible 1975, tilhører N.J. Kannevorff.*





# NVK 50 ÅR

For et par år siden fyldte vores svenske søsterklub, Automobilhistoriska Klubben, 50 år. I år er det den norske søsterklub, Norsk Veteranvogn Klubb – med to b'er – der runder det halve århundrede.

Dansk Veteranbil Klub når først mærkedagen i 2004, af de skandinaviske lande var vi altså sidst på færde.

Endda var nordmændene endnu tidligere ude. Allerede 12. marts 1948 blev der stiftet en norsk veteranbilklub, Automobilhistorisk Klubb, hjemme hos den navnkundige Gerhard Carl Prøsch. Blandt stifterne var også Peer Gretland, der var redaktør af den kongelige norske automobilklubs tidskrift og skrev flere meget tidlige bilhistoriske bøger. Der var et stort sammenfald med den kongelige automobilklubs folk. Mødeaktivitet mm. foregik mere end diskret, ydermere blev der efterhånden uenighed om hvordan klubben skulle drives og da NVK blev til sygnede AHK hen. Flere senere forsøg på at lade AHK genopstå førte heller ikke til noget videre, men stifterne af AHK vedblev med at være markante personer i den norske veteranbilverden.



**1952 - 2002**  
**BILEN SOM KULTUR I 50 ÅR**

NVK regner 15. maj 1952 for datoen for sin stiftelse, selv om en stiftende generalforsamling først blev holdt et helt år senere. Halvor Haneborg var den første formand. Både i Sverige og Norge var der bevaret betydeligt flere gamle biler end i Danmark, men især Norge blev plyndret for gamle biler – der var dog stadig mange tilbage, ligesom i Sverige. Det vakte fortørnelse at en Rover 1905 blev ført til Danmark – bortføreren var medlem af NVK og blev ekskluderet – men enden på det hele var at vognen blev sat i stand, bevaret og i tidens fylde sendt retur, og da NVK fyldte 40 år var gammelt nag glemt og danskeren blev gjort til æresmedlem.

NVK begyndte med 14 medlemmer og har i dag godt 1.700 – altså betydeligt færre end DVK. Men det foregår på en anden måde i Norge, hvor der er et stort antal regionale klubber. Ligesom i de andre skandinaviske lande er der nu også et rigsforbund, svarende til vores MhS. NVK er i øvrigt stiftermedlem af FIVA. Formand er i dag Trygve Krogsæter.

Norsk Veteranvogn Klubb festligholder jubilæumsåret med mange arrangementer, og Dansk Veteranbil Klub har som gave givet NVK en plakette. Læs mere om NVK på hjemmeside [www.norskveteranvognklubb.no](http://www.norskveteranvognklubb.no) oer

## Bedre sent end aldrig –

19. maj blev to kendte ansigter i veteranbilistkredse, Kirsten Utke og Viklit Gråe Jørgensen, viet efter at have levet sammen i 33 år. Børnene er for længst voksne.

Det foregik i gode klubvenners kreds og bortkørslen fra Søllerød Kirke var i brugt bil – Vauxhall T80 Hurlingham Speedster 1930.





## MhS nyhedsbrev 1/2002

**Motorhistorisk Samråd har udsendt sit første nyhedsbrev i år til de tilsluttede klubber. Her følger et resume af indholdet.**

### **Hvornår er et køretøj et "veterankøretøj"?**

Bestyrelsen har på baggrund af de forgæves henvendelser til skatteministeren diskuteret aldersgrænsen for, hvornår et køretøj kan kaldes et veterankøretøj: 25 år - 30 år - 35 år.

Der er enighed om, at dette emne skal forelægges på et årsmøde, hvis man ønsker at forlade det hidtidige mål på en 25 års-grænse. Samrådet arbejder derfor fortsat for at få indført en generel 25 års-grænse.

### **Samrådet og myndighedernes holdning**

Når man er ejer og bruger af et veterankøretøj vil man kunne komme i berøring med forskellige dele af dansk lovgivning. Hertil kommer desuden regler fastsat i EU-Direktiver og domme afsagt af EU-Domstolen.

I Danmark drejer det sig om regler, som hører under: Justitsministeriet, Kulturministeriet, Miljøministeriet, Skatteministeriet og Trafikministeriet. Reglerne om veterankøretøjer er opstået successivt og uden nogen fælles holdning.

Efter bestyrelsens opfattelse er der all mulig grund til at få en fælles definition af veteranbegrebet på alle ministerområderne. På den måde vil den almindelige ejer af et veterankøretøj lettere kunne finde ud af, hvad der er gældende dansk ret, og samtidig vil man opnå, at der bliver forståelse hos embedsmændene for, at der er tale om et stykke dansk kulturhistorie på samme måde som f.eks. de gamle træskibe.

Bestyrelsen har derfor besluttet at udarbejde en samlet oversigt til de forskellige ministerier med ønske om, at reglerne for veterankøretøjer bliver udformet ud fra en fælles holdning.

Samtidig vil vi lave et forklarende bilag med fotos af de 20 mest solgte køretøjer for 25 år siden og med en tekst ved hvert køretøj. Idéen er at tydeliggøre, hvilke køretøjer det drejer sig om, og hvor sjældne de er i dagens trafikbillede.

### **FIVA-pas udløber efter 10 år**

Man skal være opmærksom på, at et FIVA-pas kun gælder 10 år (forudsat at køretøj og ejer stadig hører sammen). Det vil sige, at pas, der er udstedt i 1991 eller før, pr. 1. januar 2002 ikke længere er gyldige - også selv om der på FIVA-passet ikke står noget om en „forældelsesgrænse“.

Har man et sådant gammelt pas, skal man på ganske normal vis kontakte Svend Aage Tholstrup, Rimmersvej 18, Gl. Rye, 8680 Ry, for at få udstedt et nyt FIVA-pas med normalt eftersyn af køretøjet, 3 nye ens billeder og kr. 350,00 til MhS (vilkårene står i det brev, man får tilsendt efter henvendelsen).

### **Om tunge køretøjer:**

Buskørekort

Selv om man i sit kørekort har angivet, at man har ret til at føre bil med mere end 8 pladser foruden føreren (kategori D), så er det en sandhed med modifikationer.

For en del år siden blev der nemlig indført en skærpelse i form af de såkaldte "blå" og "hvide" kvalifikationsbeviser. Disse kvalifikationsbeviser handler begge om ansvar og er kompetencegivende på hvert sit område. De kan erhverves hos en del køreskoler, samt hos Landtransport-skolen.

Konsekvensen af disse bestemmelser er, at hvis man vil køre længere ture med en bus med mere end 17 pladser i Danmark eller vil til udlandet, uanset antallet af pladser i bussen, skal man have både det blå og det hvide kvalifikationsbevis.

### **Vejbenyttelsesafgift**

Hvis man vil indregistrere og benytte et køretøj over 12 tons tilladt totalvægt, skal der - foruden vægtafgift - betales en "vejbenyttelsesafgift".

Det er nok kun relevant for få veteranejere, men det er i høj grad aktuelt for nogle af medlemmerne i Dansk Militærhistorisk Køretøjs-Forening (DMKF).

Omrejsende tivolier og cirkus er fritaget for denne afgift, efter sigende begrundet i det ret så begrænsede antal årlige kilometer, der køres. Det er for os indlysende, at man kan drage en parallel til veterankøretøjer. DMKF har derfor søgt Rigpolitichefen om dispensation med henvisning til denne fritagelse.

Samtidig har MhS forespurgt Skatteministeriet om muligheden for en generel fritagelse for vejbenyttelsesafgiften gældende for veterankøretøjer, der er ældre end 35 år.

Foreløbig er der ikke kommet noget konkret svar på henvendelserne, men MhS og DKMF følger op på sagen.

### **Privat personbefordring med lastbiler**

Som nævnt i sidste Nyhedsbrev søgte MhS i december 1999 Skatteministeriet om, at veteranlastbiler over 4 tons totalvægt får tilladelse til privat personbefordring, således at ejere af veteranlastbiler kan tage til træf uden at risikere en bøde.

Ministeriet har netop på vores forespørgsel oplyst, at vi ikke skal forvente, at tilladelsen kommer med i den forestående lovrevisión, da denne revision stammer fra den foregående regering.

MhS vil naturligvis løbende følge op på disse sager.

Svend Carstensen



# SKÅNE-LØBET



Et tre-firedages arrangement 9. til 12. maj med hovedvægt på smukke, gamle bygninger, hyggelig selskabelighed og god mad. Afslutningsfest på Örenäs Slot, hvor Ole Vium til stor morskab oplæste den ode, vi aftrykker her.

63 deltagende køretøjer, nej desværre kun 62, som man læse andetsteds i bladet. Fotografierne er taget af Kaj Dyring Larsen og Claus Neble, og på et af billederne er det Kaj der vasker Claus' Morris Minor. Motoren der går så vibrationsfrit at man kan stille flere mønter på højkant på topstykket, ligger i sponsoren Kurt Daells Packard 1937 roadster. Det er Hans Holtman i M.G. TC 1946 og den mørkerøde, lange cabriolet må være Birgitte og Terkel Ovesens M.G. SA 1936.





2002 Skåneløbet  
9.-12. maj

1. dag.  
Rundkørsler er en herlig ting  
med sådanne kan man komme vildt omkring  
i Löödteköpinge har de mange af den slags  
så man skal være meget vaks  
blot man ud af byen skal finde  
den rette vej mod Kävlinge  
Kong Justav havde travlt med prinsesse - det forstår man godt,  
men han gik glip af fine biler på Tröslöns stot,  
nogle af os så museum for håndværkerstand  
andre hvordan man kan se sig som herremand  
vi stansede på en bakketop  
absolut det højeste vi kunne komme op  
i klart øjr man herfra til Danmark stue kan  
for 1658 var alt dette vores land  
mon ikke her mangelen lokalshungrende svensker  
rog vil opsende - med særlig længsel  
til det store fjotte Hotel Justavs Saltjöbad  
vi alle finder frem nok så glad  
mange mænd under en middag ud sig snige  
og her får de selskab af mangelen en pige!



2. dag  
H. L. Andersen skrev: „Det grønne er godt for øjnene“  
det er rigtigt - for anden dagen kunne vi finde vejene  
bagge dage ruten smukt sig bugter  
over bække gennem dale og slugter  
i går kom vi foran - uden at køre om  
men i dag beskrivelsen os meget bedre bekom  
vort første stop var ved Glimmingehus  
og her vi alle fornemmede historiens sus  
i Kivik de havde til frokost dejlig laks  
og vi beundrede hvordan de med bestaarsaks var udsat  
atlet tæns vingesus på os kelder  
en kæmpestor kongegrav fra bronzealder.

3. dag  
Fra morgenstunden alter solen skinnede  
og så lidt varmere med mildt vind  
så i kloster vi går - endaa et for nummer  
fortiden så betænktsom os atter i nattek ånder  
Skånes smukke Grand Lanon og så den dejlige ås  
alle klare strådsomme og Örenäs blott nås  
hvor har naturen smukt blandet søn pallet  
under hele vor tur er det kommet til sin ret  
det fine hvide i slæm og armemone  
i æbleblomsterne så sart en lysertid tone  
grønt - rodt - gul - blå - alt helt uden ende  
her i Sverige jeg tror de siger „fortjusende“.



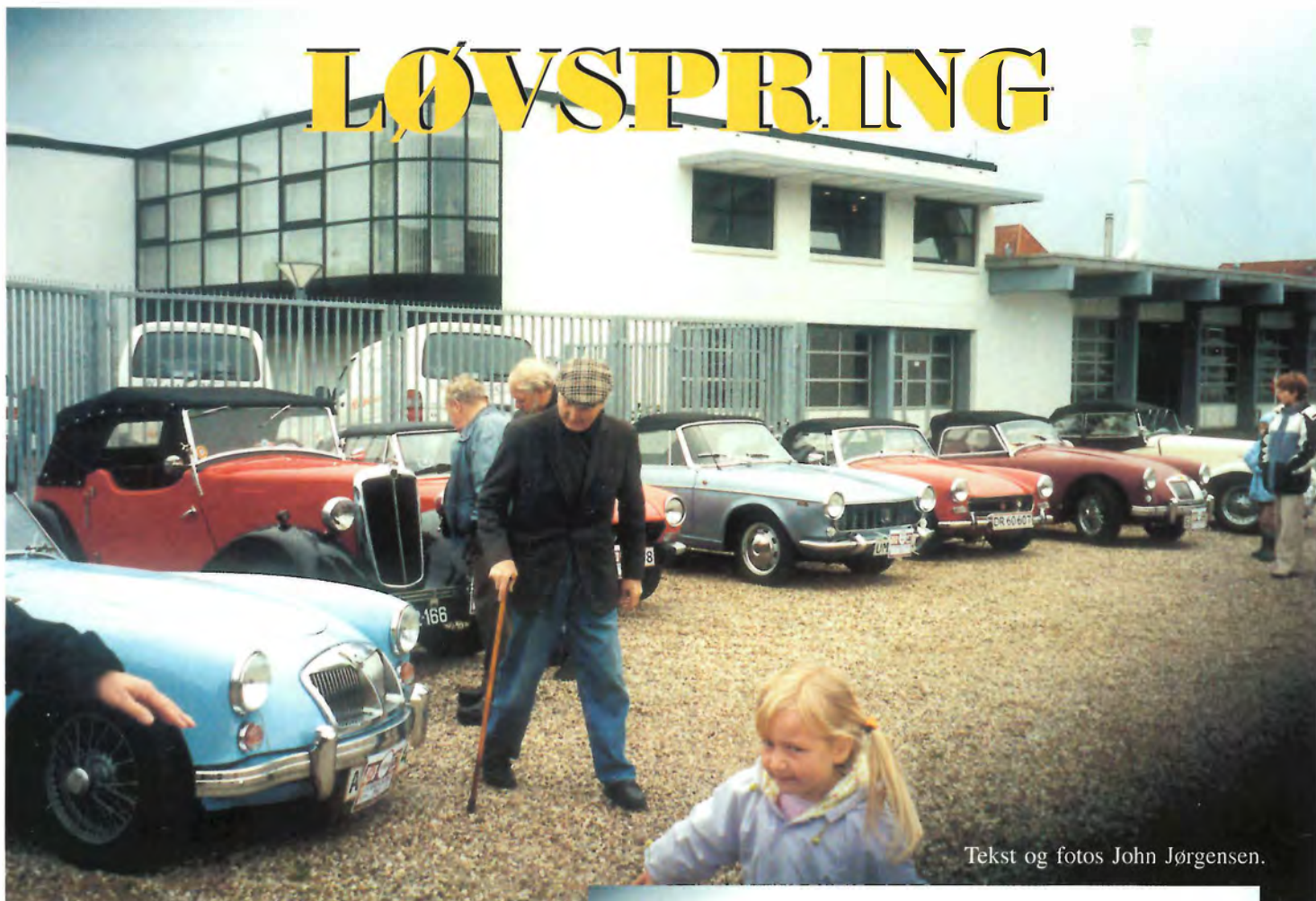
4-5 formænd og ligeså mange forkvinder  
I må ha' diskuteret - veje - seværdigheder - hoteller - køje tænder  
for denne dejlige tur ad sin rette rute gik  
tak til jer for et arbejde stort, - så vi denne oplevelse fik.

Efterskrift:  
Skulle jeg lave en forening mod køllingebryst  
jeg er sikker på at få medlemmer fra kyst til kyst.

„Ikke et ord om Harald“ lod det engang i en sang  
men nu skal det sandelig have en hel anden klang  
godt at dansken efter 344 år genindtage Skåne  
nu ej mere svensken kan os hane  
først Löödteköpinge og nu Kristianstad I midtage  
så her de kan se hen til gode indkøbsdage  
tak til Harald Nyborg der som hovedsponsor så generøst  
herlig mammon over vort løb har udsat.

Ole Kirk Vium

# LØVSPRING



Tekst og fotos John Jørgensen.

**Lørdag den 4. maj blev det fynske Løvspringsløb afviklet. Trods overskyet og lidt køligt vejr var stemningen høj blandt de 56 deltagende, fordelt på 33 køretøjer.**

Starten foregik hos Toyota, Mogens Frederiksen i Odense, som sponsorerede morgenkaffe og rundstykker i firmaets kantine. Vi måtte benytte såvel indendørs som uden-dørs arealer til starten.

Ruten gik ad småveje med teoretiske prøver indlagt til Ringe, hvor vi invaderede hele city-gaden med et ophold for vore skønne, gamle biler på ca. 2 timer, som vanligt med stor interesse fra de lokale.

Derfra ad sydfynske veje til Egeskov, hvor museumsinspektør Jørgen Johansen havde stillet den store grill op til brug for vores kulinariske færdigheder. Deltagerne havde selv medbragt kød og pølser, så det var et blandet udvalg, der blev lagt på grillen og derefter, pga. forårets fravær, indtaget i vort klublokale. Herefter præmieuddeling efter fortjeneste inden vi forlod området i god ro og orden efter en dejlig dag i gode venners lag.

Stor tak til Leif "Glas" og Poul Henning for en god tur, og til sponsorerne, foruden Toyota var det Torben Olesen Automobiler, Dyrup, Ovethi Dækservice, Ringe og Mettes Taxa, Ringe.





**Vor medarbejder Svend Carstensen - der har et blødt punkt med hensyn til tjekkiske biler - har hjembragt nogle fotos og et par forklarende ord fra et klassiker-træf ved Prag i maj.**

Hvert år i begyndelsen af maj arrangerer en lokal veteranklub en lille udstilling af klassiske køretøjer. Det foregår i parken ved det lille slot i Roztoky i Prags nordlige udkant - ideen er den samme som ved Gavnø-træffet, men forholdene er langt mindre. Skønmæssigt var der opstillet ca. 50 biler og 30-35 motorcykler. Men interessen var stor, hvorfor det var vanskeligt at fotografere.

*Det var ikke kun Tatra og Skoda, der kunne bygge store luksusbiler. Denne Praga 1929 med 8-cylindret rækkemotor var en fuldt så fornem repræsentant for den tjekkiske automobilindustri høje stude i mellemkrigstiden.*



*En sjælden fugl, også i Tjekkiet: den 2-dørs coupe Skoda 1000 MBX blev kun bygget i få eksemplarer og er meget efterspurgt blandt entusiaster.*

*En næsten for perfekt restaureret Tatra „Wehrmachts“-model, Tatra 57K. Denne type var et modstykke til VW Kübelwagen, og fabrikken byggede ca. 5500 af dem under 2. verdenskrig til den tyske hær; og ca. 500 stk. i 1948, formentlig til den tjekkoslovakiske hær. Bilen er til salg, men prisen var ikke oplyst.*



*De små Aero'er ses ofte ved veteranløb i Tjekkiet, og selv om de ser traditionelle ud, er de det ikke: de små typer fra omkring 1930 som disse har vandkølede 1- og 2-cylindrede 2-takts motorer; og de lidt senere og større har 4-cylindrede 2-takts-motorer og tilmed forhjulstræk.*



*Laurin & Klement 1924 - året før fabrikken blev sluttet sammen med Skoda-koncernen, og den sidste „rigtige“ Laurin & Klement-konstruktion.*



# Nivåløb i perfekt solskin

Tekst og foto: Svend Carstensen



Skønhed i skønne omgivelser - H. J. Beiers Delage 1939, der tiltrak sig fortjent opmærksomhed fra både publikum og fra de øvrige deltagere i løbet.

Willibald Farbmacher må have en god aftale med vejr-guderne. Han havde i hvert fald sørget for strålende solskin til årets Nivåløb den 18. maj. Som vanligt havde han også sørget for en smuk og afvekslende rute og et interessant raststed til frokosten.

Det halve hundrede ekvipager var som altid genstand for betydelig interesse fra publikum, både da de var opstillet i Nivå-Centret før og efter løbet, og - ikke mindst - ved starten, hvor Willibald sendte biler og motorcykler af sted med nogle få sagkyndige ord om hvert enkelt køretøj.

Efter en smuk tur i det bakkede Nordsjælland nåede kortegen frem til frokosten, som i år var henlagt til Legetøjsmuseet på Kongevejen lige syd for Helsingør. Et ganske vidunderligt sted, ikke mindst i kraft af de smukke omgivelser og det strålende varme vejr. Naturligvis blomstrede nostalgien også ved synet af barndommens legetøj - damerne udstødte genkendende udbrud ved synet af dukkehuse og tøjdyr, mens det for mændenes vedkommende overvejende var modelbiler og Tekno-byggesæt, der bragte minderne frem.



„Engländertræf“ ved frokosten - forrest til højre Singer 1939 (Kaj Dyring Larsen), midt for en af de talrige deltagende Morris 8, til venstre Austin-Healey 3000 1964 (Mogens Wassmann). Halvt skjult bag den grønne Singer kan skimtes Charlotte Stavnskjaers Jaguar 1949. I baggrunden et kontinentalt indslag i form af Delage 1939.

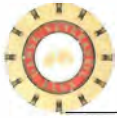


Tre skønheder i det grønne ved Legetøjsmuseet. Bilerne i baggrunden? Nå, det er Addy Suhrs Mercedes 190 SL, Peter Schmidts Citroën 11 cabriolet og Yngve Falks Mercedes 230 SL.

Peter Kjuls imponerende Pierce-Arrow fra 1930 får de i forvejen ikke særlig store Morris 8'ere ved siden af til at virke som de rene legetøjsbiler - meget passende, når vi nu befinder os ved Legetøjsmuseet.



ForNavn	EfterNavn	Adresse1	Adresse2	PostNr	TelefonNr	Mærke
Jørn Sandgård	Jensen	Toftevangen 128 A	Postbox 233	3200 Helsingør	4879 4692	
Christian	Juel	Carl Johans Gade 11		8700 Horsens	7562 5555	
Erik Irring	Larsen	Asgerdvænget 7	Paarup	5210 Odense NV	6616 4088	Morgan+8
Leif	Hansen	Kraftmosevej 4		6500 Vojens	7450 4749	Lincoln Zephyr
Jan	Lund	Kirkevej 42		7250 Hejnsvig	7533 6349	Pontiac Firebird Formula 400
Jan	Haakonson	Guldøjevænget 48		5260 Odense S		
Lars	Knudsen	Mjølnervej 5 A		3000 Helsingør	4921 1582	
Vagn	Pedersen	Lynæsbakken 1		3390 Hundested	4793 7394	FA
Sven-Erik H.	Nielsen	Lynghakken 5		8520 Lystrup	40599947	Rover 10/25 Family Ten
Cai	Christiansen	Skatmøstervej 2		3400 Hillerød	4826 9495	Chevrolet
Pt	Nielsen	Bakkehusene 28		2970 Hørsholm	4586 0709	Jaguar Mk. II 3.4 ltr.
Niels Chr.	Andersen	Terpvej 87		6630 Rødding	7484 6141	MGB
Hans Frøsløv	Jensen	Poppelvej 10		3070 Snekkersten	4922 3748	Royal Enfield
Hans Henrik	Østerberg	Sandbankevej 94	UnupMark	5550 Langeskov	6539 1682	Chevrolet
Steen R.	Hansen	Bredgade 25, 3. tv.		7400 Heming	9722 5820	Mercedes-Benz 220 SE
David	Michaelsen	Fasanvænget 3, Dalby		4690 Haslev	5639 9503	Ford Customline
Ole	Pedersen	Jelsvej 9		4600 Køge	5665 2393	Ford Thunderbird
Thomas Hørby	Andersen	Hvorup Karvej 2		9400 Nørresundby	9829 6389	Willys
Jan R. W.	Haakonson	Guldøjevænget 48		5260 Odense S	6615 2465	Triumph Spitfire MK. III
Niels A. H.	Nielsen	Sportlundvej 47		5270 Odense N	6597 8523	
Kim	Honoré	Koldkådvvej 23		6240 Løgumkloster	7474 4938	Triumph T 120 R
Kirsten	Dresler	Onkel Petersvej 6		3300 Frederiksværk		Morris Eight
Flemming	Bie	Egebakken 18		3520 Farum	4495 9584	Porsche 911
Søren	Dahlbergen	Egehaven 209		2980 Kokkedal		
Carsten	Villadsen	Lyøvej 28, 2		2000 Frederiksberg	3810 5553	
Henning	Lessow	Skovgårdsgade 23		2100 København Ø	3526 0309	
Martin Emerek	Olesen	Kærlundvej 28, 1. tv.		2730 Herlev	4484 7323	MGB
Peter	Hjort	Banedæmningen 4	Hejlsminde	6094 Hejls	7557 4499	Willys CJ3A
Poul Werner	Poulsen	Østergade 68, 1.		9400 Nørresundby	4070 6571	Opel Kadett B
Nabil	Awala	Nyvangen 48		2750 Ballerup	4466 0351	Ford Mustang
Ove Broneé	Petersen	Lundingsgade 11, 5. mf		2100 København Ø	3537 4057	Tord Taunus 17 MP 2 de Luxe
Jørgen	Øe	Bomhøft, No. 55, Periaran Selangor, Section 15, 40200 Shah Alem, Selangor Darul Ehsan, P.O. Box 10617, 50720 Kuala Lumpur Malaysia				
Øe	Holst	J.A. Schwartzgade 15		2100 København Ø		BSA Victor
Thomas Selch	Laursen	Gribskovvej 77		3200 Helsingør	4879 7080	Triumph Tiger Cup
Jacob	Michelsen	Slejpnersgade 4, 5. th.		2200 København N.		
David	Larsen	Terkelvej 28		3660 Stenløse	4014 1616	
Christian	Bohnstedt-Petersen	Søsvinget 22		3400 Hillerød	2215 2858	Harley Davidson
Michael Lantz	Lund	Egilsgade 11, 3. th.		2300 København S.		
Thomas	Gerts	Visbygade 6, 1. tv.		2100 København Ø	4013 6897	VW 221
Jens	Warming	Farverhusvej 20		6261 Bredebro	7471 1993	Ford Mustang
Niels B.	Graversen	Søndergade 3	Skuldelev	4050 Skibby	4752 0186	Pontiac Firebird
Svend Erik	Saatterup	Kirkevej 38	Sejsrup	6740 Bramming		VW Type 1303
Hans	Rasmussen	Ullitsvej 3		4600 Køge	5665 4745	Citroën 11 Sport
Jørn Gaardsvig	Nielsen	Svalevej 10		8382 Hinnerup	8698 8883	Benelli Sei
Aksel	Hansen	Løjpen 7	Tved	6000 Kolding	7550 5054	
Dan	Pedersen	Øsby Stadionvej 61		6100 Haderslev	7458 4966	Triumph Spitfire MK. IV
Tina	Jensen	Drosselvej 7		2630 Tåstrup		Morris Minor 1000 Super
Lars	Rasmussen	Kirkeskovvej 85 B		8450 Hammel	8696 1953	Ford A
John	Larsen	Gl. Kirkevej 134, st. lejl. 115		2770 Kastrup		
Frank	Christensen	Haremosen 24		2880 Bagsværd		
Poul	Hviid	Tyttebærkløkken 1		3700 Rønne	5691 4646	Opel Olympia
Verner	Hancke	Æblekrogen 13		2830 Virum	4585 5838	
Helena	Zeelinska	Scandiagade 32, 3. tv.		2450 København SV		
Jonas	Lissau-Jensen	Præstøgade 9, 5. tv.		2100 København Ø	3526 1237	
Kaj Gjörup	Christensen	Bejstrupvej 124		9690 Fjerritslev		
Morten	Bøe	Janus La Cours gade 18, 3. th.		8000 Århus C	2675 7005	
Erik	Brøgger	Grønnevang 212		3250 Gilleleje	4830 0285	NSU Special Max
Kurt	Lund	Grimstrup Hovedvej 38		6818 Årre	7519 1914	Chevrolet de Luxe
Axel Teich	Geertinger	Borgmester Nielsens Vej 142		3700 Rønne	5691 1229	Citroën 11 B
Jesper	Brink-Jensen	Holmegårdsvvej 35		3400 Hillerød	4825 0171	VW Type
Leif	Mathiesen	Danas Plads 22		1915 Frederiksberg C	3322 9395	Volvo 544
René Lissau	Gotfredsen	Den Brede Gyde 11		5550 Langeskov	6538 2098	BMW Isetta
Finn	Petersen	Kappelsdal 46		8450 Hammel	8696 9959	BMW 3.0 csi
Birte	Westergaard	Fasanvej 5		8544 Mørke	8637 7694	Ford C
Mogens	Berg	Langballevej 47		8320 Mårslet	8629 8066	FIAT 1200
Mogens Blicher	Therkelsen	Vejlevej 76		8700 Horsens	7564 0951	Opel Kadett 1.1
Robert	Brask	Fabers Alle 14		5300 Kerteminde	2020 7330	
Henrik	Kjems-Nielsen	Bogårdsvej 439		3050 Humlebæk	4916 1652	SAAB 99L
Henning	Lorenzen	Sønder Boulevard 36, 1. th.		1720 København V	4060 6861	Lotus Elan
Finn	Carstensen	Gokstadvej 11		3650 Ølstykke	4717 9054	
Poul	Rasmussen	Elevvej 66,	Lisbjerg	8200 Århus N	8623 0311	Austin-Healey 3000
Henrik	Nicolaisen	Skovsangervej 3		2600 Glostrup	4343 5066	BMW 3.0 ltr.
Thomas	Jelstrup	Krobakken 1		3540 Lyngø	4819 2334	Buick Super
Peter	Sødring	Søbakkevej 22		2840 Holte	4541 4577	Austin Healey



## Hvem ved noget om 8 volt?

Af Svend Carstensen

Da jeg i maj var til et lille klassiker-træf i Prag, faldt mit blik på en interessant detalje i en nyrestaureret Tatra 57K militærmodel. Nemlig et batteri på 8 volt. Bilen har ellers et normalt 6 volt anlæg, og ifølge mine oplysninger gælder dette også for militærmodellen.

Det fik mig til at erindre, at jeg i sommeren 2001 havde set det samme i en anden bil. Ved et klubmøde i Nivå var der en stor amerikansk bil (Buick ?, model lige efter 2. verdenskrig), som også havde et usædvanligt batteri - jeg mener at det også var 8 volt, men det kan evt. have været 10 volt. De to yngre ejere af bilen, der var importeret fra Sverige kort forinden, vidste ikke noget om teknik og el, så de kunne ikke kaste yderligere lys over sagen.

Formålet må formentlig være at få lidt ekstra kraft til starter og tændingssystem ved start især i koldt vejr, hvor starteren dels skal overvinde større modstand fra kold, stiv olie i motoren, batteriet dels har lavere kapacitet i kulden, så spændingen dermed faldes, og tændingen derfor præsterer en svagere gnist. Alt sammen noget, der kompenseres med et batteri på 8 volt.

El-kyndige bekendte fortæller mig, at en normal 6 volt dynamo formentlig sagtens kan reguleres op til at lade et 8 volt batteri (dvs. en ladespænding på godt 10 volt, mod den sædvanlige ladespænding på ca. 8 volt til et 6 volt batteri). Og så skal man naturligvis sørge for at pærerne ikke brænder over, måske ved at indskyde en passende modstand? Hvem ved noget om dette?



*Usædvanligt, men måske har det sine fordele: et batteri med 4 celler à 2 volt giver 8 volt.*

## Hallo Hallo

### Så er der tid til madpakketur Lørdag d. 3. august

DVK Vestjylland arrangerer madpakketur i det midtjyske.

Alle med et køretøj der er over 25 år er velkommen.

Vi mødes på pladsen ved Aktiv Super og DK tanken i Kibæk klokken 9.00 til morgenkaffe, sponsoreret af Aktiv Super.

Kl. ca. 10.30 starter vi på turen som er ca. 60 km med flere ophold. Den medbragte madpakke spises ved museet i Søby ved de gamle brunkulslejer. Herefter går turen til Fjølstervang, hvor der afsluttes med kaffe. Efter kaffen er der mulighed for at se en større privat samling gamle traktorer som ejeren vil vise frem til de interesserede.

Tilmelding senest d. 28/7 til  
Henning Knudsen, tlf. 97381264.  
Kristian Nørgård, tlf. 97166252.

Pris pr. person kr. 40,00. - Børn under 12 år gratis.

INVITASJON TIL "TERJE VIGEN LØPET 2002"  
- AMK'S HOVEDLØP.  
GRIMSTAD, lørdag 10. august.



Startkontingent: kr. 220,- pr. kjøretøy som bl.a inkluderer emblem, betales til konto 6303.05.25592.

Påmelding sendes Kjell-Ivar Søreng, Morholtv. 8, 4886

GRIMSTAD, evt. e-post [kjell-ivar.soreng@c2i.net](mailto:kjell-ivar.soreng@c2i.net) Tidlig påmelding = tidlig start.

PÅMELDINGSFRIST: 25. JULI. Oppgi Merke/modell/årsmodell, navn, adresse og tlf.

**START KL. 11.00 FRA ERICSSON. FREMMØTE FRA KL. 10.00**  
**Ta av fra E-18 ved Statoil – kjør møt sentrum. HER ER DET!!!**



Løypa er mellom 4 og 5 mil lang, og det blir 4 poster underveis. Innkomst blir på Groos (friområde med badestrand nær sentrum). Her kan man enten grille selv eller kjøpe mat på Groos Sommerrestaurant. Alternativt kan McDonalds eller Helmershus Turisthotell avlegges et besøk (kun få hundre meter fra Groos – 15 min til fots/2 min pr. bil).

Premiering på Groos etter innkomst. Egen jury bedømmer kostymer, og tidsriktig bekledding blir spesielt premiert!!!

Forbehold om evt. endringer

Ny info i neste nr. av

Fjærbladet

**Forslag til overnatting (bestilles/betales direkte)**

**Studentsamskipnadens Ferieleiligheter**

Åpent i sommersesongen. Utleie av ferieleiligheter på GroosOnline  
Booking Tlf: 38 14 14 14, Fax: 38 14 14 14  
Hjemmeside: [www.ferieleiligheter.no](http://www.ferieleiligheter.no)

Bie Appartement & Feriesenter, Tlf: 37 04 03 96  
Campingplass nær sentrum

**Helmershus hotell**

500 meter vest for sentrum, restaurant, bar. Vesterled 23. Tlf.: 37 04 10 22  
Hjemmeside: [www.helmershus.no](http://www.helmershus.no)

**VETERAN CAMP?**

Tilmeldingsblanket til  
**Randers Classic 700**  
den 14. og 15. september 2002

Har du et veteran kjøretøy fra før 1973 og har du tid og lyst til at vise det frem og snakke med likesindede, så er her et tilbud om en utstilling – et træf – et præsenteringsløb – et veteranrace.

Randers feirer hele år 2002 sit 700 års jubileum som købstad med mange arrangementer. Vi er en gruppe der i den anledning arrangerer:

- ① En utstilling i Kulturhusets store sal 7. – 15. september med 30-40 motorcykler, der skal illustrere motorcyklens historie – plancheutstillinger – motorboghandel med mere
- ② Lørdag den 14. september afholdes træf og præsenteringsløb med hestevogn og veteran kjøretøjer fra P-plads bag Kulturhus gennem den indre by til Randers Havn, hvor der afholdes mærketref ved Fiskerestaurant Pakhuset. Her kan mærkeklubber gratis opstille stande. Deltagerne må meget gerne være klædt i tidstypisk tøj svarende til køretøj.
- ③ Søndag den 15. september afspærrer en rute i Randers midtby rundt om Den Jyske Hingst til "race" for indregistrerede og paradekørsel for uindregistrerede eller registrerede veteran kjøretøjer, racere og formel racere. Racet 12.00 – 16.00 organiseres og afvikles af Randers Autosport (RAS) efter regler fra DASU.

Arrangør forbeholder sig ret til at vælge ud blandt de tilmeldte køretøjer. Dels fordi der kun kan være et begrænset antal dels fordi vi gerne om lørdagen vil vise bilens og motorcyklens historie ved at sende køretøjerne afsted efter årtier fra 1910 – ca. 1970 og om søndagen skal deltagerne deles ind efter klasser. Yderligere besked tilsendes efter tilmeldingsfrist.

I forbindelse med løb og utstilling vil der være gratis forplejning til deltagerne (fører + passager pr. køretøj) - kaffe og rundstykker om formiddagen og senere en let anretning med laks og flute. Præmieuddeling efter klasser og påklædning. Se mere på <http://www.randersbib.dk/veteran.htm>



Tilmelding sendes senest den 1. august 2002 til Randers Classic, Henrik Andersen, Kollerupvej 39, 8900 Randers, email: [rejkjaer@post.tele.dk](mailto:rejkjaer@post.tele.dk)

Kryds her	<input type="checkbox"/>	Jeg ønsker at deltage i træf lørdag
	<input type="checkbox"/>	Jeg ønsker at deltage i præsenteringsløb og træf lørdag
	<input type="checkbox"/>	Jeg ønsker at deltage i veteranrace søndag - krav: seler og hjelm
	<input type="checkbox"/>	Jeg ønsker at deltage i paradekørsel søndag
Navn:	Bil/MC (mærke og model) og evt. klub:	
Vej:	Årgang:	
Postnummer og by	Registreringsnr.:	
Tlf.	For uindregistrerede skal vi bruge stelnummer af hensyn til forsikring:	
Mail:		
Eventuelt lidt historie:		





## BILERS SÆLGES

**Mercedes Benz 250 SL** aut. 1967. Den klassiske Pagode i 100% original stand. Hvid med rødt indtræk. Garagebil med bare 60.000 km. Motor netop renoveret for kr. 40.000 på specialværksted. Se og prøv denne ægte klassiker. Seriøse henvendelser modtages gerne. Torben Würtz, tlf. 86945212. wuertz@post10.tele.dk.

**Mercedes 220 S** 1958, cremehvid, nogenlunde stand, til videre restaurering. Prisdé kr. 25.000,-. Henrik Sorgenfrei, tlf. 59919130.

**Volvo 444**, B16, delt forrude, mørkeblå, intet rust, meget velholdt. Originalt interiør. Nysynet. Prisdé kr. 38.000,-. Henrik Sorgenfrei, tlf. 59919130.

**Ford Taunus P2 17M DeLuxe** 4-dørs 1959. Kommer fra Norge. Fin brugsstand. Prisdé kr. 18.000. Tine Gausdal, Stjernevangen 1A, 2600 Glostrup.

**Porsche 356 Super** 1963. Grå med rødt læderindtræk, som nyt. Virkelig god stand. Nysynet. Prisdé kr. 180.000,-. Henrik Sorgenfrei, tlf. 59919130.

**Volvo Amazon** stc. 1968, nyere B20, oprindelig dansk indreg., papirer bortkommet. Tidligere ejer kendes. Prisdé kr. 5.000,-. Henrik Sorgenfrei, tlf. 59919130.

**Ford A** 1929. 2-dørs sort og grøn. Totalt renoveret i et og alt. Alt i originale dele med kuffert som bagagerum. Det er en vare der bør ses. Ring og aftal tid med Henry Henriksen. Vi forventer en pris på kr. 79.900,- Brdr. Riisgaard Automobiler, tlf. 86246366 - 20331670.

**Facel Vega**, hk 500, meget flot stand. Priskr. 425.000,-

**Porsche Cabriolet 356B**, meget flot stand. Pris kr. 425.000,- Claus Juel, tlf. 70255040 - 35552909 - 28183940.

**Ford Anglia 105E** 1963. Synet. Meget god stand. Kører godt. Priskr. 19.000,-. Tlf. 75333624.

**Mercedes 450 SLC** 1974, sølvmetallic, aut. gear, soltag og læder, meget velkørende, leveres nysynet. Kr. 149.000,-. Asger Bo Hansen, tlf. 66121454.

**Opel P4** 1931 2-dørs. Original lak, meget lidt rust, Træarbejde i forr. dørstolpe må påregnes. 1 ekstra res.dels bil + div. dele, bl.a. stof til indtræk medfølger. Pris kr. 20.000,-. Evt. bytte med eng. mc fra 1950'erne eller EU scooter. Mogens Rosleff, tlf. 76861286.

**Jaguar XJ12C** 1975. Sort med bisquit interiør. Bilen har kørt 118.000 km og er meget nænsomt restaureret til originale specifikationer. Den har aldrig været rusten og har vundet præmie i JCD. Den er uden tvivl den flotteste i Danmark, og blandt de flotteste i verden. Er kun produceret i meget begrænset antal. Alle mekaniske sliddele er skiftet og bilen er således uændet, indvendig og mekanisk at betragte som fabriksny. Priskr. 298.000,-. Tlf. 40143880.

**Jaguar E-type serie 3 V12, 2+2** 1971. Old English White med sort interiør. Manuelt gear og aircondition. Nut and bolt restaurering til originale specifikationer. Kørt 5000 miles og har vundet flere præmier i bl.a. JCD. Særlig anvendelig klassisk sportsvogn. Meget velegnet til familie med børn. Perfekt kosmetisk og mekanisk. Priskr. 325.000,-. Tlf. 40143880.

**Plymouth** 1933, komplet men urestaureret, 2 ejere.

**De Soto** 4-dørs sedan 1930, komplet men urestaureret.

**Fiat 1100** 4-dørs 1953, helt original, urestaureret, billig.

**Fiat 124 Spider** 1970, urestaureret. E. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127 - 40584612.

**Buick Gran Sport** 1973, en ud af 728 fra det år med 455 stage 1 motor, TH400 gearkasse, mange nye dele. Metalblå m. hvidt indtræk. Dansk bil fra ny. Evt. bytte med anden muskelbil. Priskr. 54.900,-. John Madsen, tlf. 35852580.

**Austin Healey 100/6 BN4** 1957 US-model, ingen rust, velholdt med mange nye dele, f.eks. 4 nye trådhjul. Sælges p.g.a. sygdom. Pris kr. 186.000,-. Jens N. Kops, tlf. 62562025.

**Jaguar 3,8 Mk II** 1963. 3/4 år siden total rest. Aldrig svejset (import Californien). Alle sliddele fornyet, motor renoveret. 3,8 3 karburatorer E-serie I motor, Minilite fælge. British Racing green, som ny. Pris kr. 295.000,-. Leif Jacobsen, tlf. 62671717.

**Morris 1000 Super** 1968. Rigtig pæn og god, nysynet, ny lak, Dark Blue, nye dæk på kromfælge. Pris kr. 28.000,-. Leif Jacobsen, tlf. 62671717.

**MG C** 1968, Tartan rød, trådhjul, overgear, 3L motor med nyrenoveret topstykke til blyfri benzin. Flot stand. Seriøse henv. Pris kr. 155.000,-. C. Thomas Dreyer, tlf. 33223646.

**MG B** roadster 1969, rød, nyt tonneau cover, velholdt, kører godt, holder syn til maj 2003. Pris kr. 70.000,-. Johnny Marcussen, tlf. 28895033.

**Ferrari 308 GTB**. Indreg. Som ny. 200 km. Rød, aldrig skadet. Pris kr. 500.000,-. Ved hurtig handel 450.000,-. Evt. kan veteran BMW mc indgå. IvarFoli, tlf. 26250991.

**Fiat X1,9** 1978, 2-personers åben bil, synet 03/01, original og meget velholdt, evt. bytte. Pris kr. 37.500,-. Christian Søe-Jensen, tlf. 44446772.

**Citroën B14** 1928, 4-dørs sedan, pæn og velholdt, ældre restaurering, sorte nr. plader, mange ekstra dele





medfølger, sælges p.g.a. sygdom. Pris kr. 55.000,-. Kan forhandles. Svend Erik Chemnitz, tlf. aften 56311036.

**Ford Corsair.** 4 stk. årg. 64-67. har stået i garage. Med papirer. Pris pr. stk. kr. 5.000,-. Poul Lair, tlf. 86629458.

**Mercedes W110** 1963 4-dørs. 21, 115 hk, sort, synet, motor og gearkasse 42000 km. Billig i drift kr. 1400 om året i afgift og forsikring. Kører rigtig godt. Pris kr. 20.000,-. Tue Hodal, tlf. 20751343 - 35366354.

**BMW 525** 1976, 379.000 km, motor årg. 1981 250.000 km. Sølvmetal, alufælge, el-soltag, træk, nysynet. Pris kr. 25.000,- eller bud. Preben Jensen, tlf. 40371260.

**Ford Taunus P5** 1967. 2 stk. 20MTS. pris kr. 5.000,-. Flemming Johansen, tlf. 65331181 - 20201967.

**AMC Hornet** 1977 Stc. 304 V8, aut. gear, pæn stand, synet med hvide plader. pris kr. 29.800,-. Casper Sciegienny, tlf. 64764076.

**VW Boble 1300 automatic** 1969. Rustfri, hvide dæksider, tysk import i 1996, god og sund garagebil. Nysynet. pris kr. 25.000,-. Kristian Harden, tlf. 97456666.

**Cadillac Coupé DeVille** 1965. Hvid med lyseblå indtræk, eger fælge. Sælges nysynet med nr. plader. Evt. bytte. Pris kr. 85.000,-. Johnni Hilde, tlf. 40855930.

**Jaguar Mk II 3,4** 1964, overgear, english racing green, velkørende og meget flot i lak og krom efter restaurering. Ingen rust, synet 1/5 02 og indreg. Prisdé kr. 148.000,-. Tlf. 48714075.

**Jaguar E-type FHC 4,2** 1966. Totalt restaureret, nysynet, samme ejer i 15 år. Pris kr. 299.000,-. Jørgen Welling, tlf. 39645016.

**Plymouth VIP** 1966, synet 2/1 01. Pris kr. 33.000,-. Keld Venø, tlf. 75577036.

**Ford A** 1931. 4-dørs, 3 vinduer set fra siden. Motor nr. 4785146. Afmeldt feb. 1964. Dårlig stand. Pris kr. 10.000,-. **Opel Rekord P2** coupé. Sølvfarvet med grøn tag/indtræk. Til renovering eller reservedele. Kr. 3.500,-. Kaj Nielsen, tlf. 75421159.

**Ford Popular 104 E** 1954. 2 stk. Den ene adskilt med papirer, dårlig. Den anden urestaureret, hel men uden papirer, samlet. Prisdé 4.500,-.

**4 stk. Opel P1** 2-dørs 1958. 1 stk. god stand, afmeldt 99. 1 stk. god til dele, pæne lister m.m. og papirer. 1 stk. rustfri, istandsat, ny kobling, motor 20.000 km efter renovering, hængetræk, tagbægebærer m.m., men totalskadet u/ papirer. (Lidt krøllet i højre side). Samlet pris kr. 9.000,-.

**Opel Blitz** lastbil, den med sprosse, meget sund, adskilt, med papirer. Evt. bytte med engelsk mc 4-takt. Prisdé kr. 11.000,-. Søren Rand, tlf. 64791985.

**Chrysler 70** 1928 roadster med klap, ældre restaurering, komplet og næsten køreklar. Den klassiske, originale Chrysler i berømt dansk eksemplar. Ex-Claus Ahlefeldt (se hans artikel om den i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 7/1966). I. reg. som K13 til Bugatti-Skræderen. Se også helsides foto og historie i BhT 45/1975. Viklit Graae Jørgensen, tlf. 45425268.

**Citroën B11 Sport** 1954, cremefarvet, fransk import, utrolig flot, restaureret i DK. Pris uden afgift kr. 65.000,-. Lars Mandahl, tlf. 56630617.

**Rover P6 2200 TC** 1975. Utrolig flot, british racing green, bilen er i god stand, måske Danmarks bedst kørende. Sort læder, valnød og med tråd-hjul, som er sjældent på denne model. Nysynet med sorte nr. plader. mange reservedele med flg. Pris kr. 65.000,-. Bjarne Andersen, tlf. 86350465 - 20123299. Bedst efter 19.

**Rover 2000 TC** 1972. Nemt projekt,

kun lidt rust. Restaurering påbegyndt. Bilen står lettere adskilt, alle dele haves. Prisdé 7.000,-. Henrik Hansen, tlf. 21773866.

**MG B** roadster 1973, British Racing Green, med gamle sorte nr. plader. Utrolig velholdt og velkørende garagebil. Kaleche og indtræk som nyt. Nylig synet. Pris kr. 98.000,-. Ring venligst aften 48181616.

#### BILER KØBES:

**Amerikanerbil**, sedan 1955-67. V8 og aut. i nærheden af brugbar stand. (Chevrolet, Ford eller lign.) Jim Radmer, tlf. 48481640 - 51908848. jr@radmer.dk

#### DELE TIL BILER

**Diverse pumper** med Ford-VW-Vauxhall motorer. Noget til gammel benzinstander. John Arendsen, tlf. 55992565

Forhjulsløjer - baghjulsløjer - udrykkerløjer usorteret i uåbnede pakker, 68 stk. 550 kr. + 25 uindpakkede gratis. SKF løjer, 21 stk. à 40 kr. Samlet 400 kr. Er bilmærket. **Peugeot 203-404** nye dele: forreste blinkglas - røde baglygteglas - indv. dørhåndtag - pakningssæt + mange andre nye dele. Ca. 1000 stk. nye reservedele til ældre **Toyota**, samlet eller stykvis, forhør nærmere.

Ca. 450 stk. **BLMC** nye reservedele, forhør nærmere. Reservedelskataloger og instruktionsbøger til personbiler og traktorer, forhør nærmere. Nye lydpotter til **VW** 30-34 hk. og varevogne 412 - 1600. **Opel A** model. Slibesæt til 250 forskellige mærker. **Jaguar E** 68 cm lang, gul. **Chevrolet Corvette** 68 cm lang med targa tag, rød, begge i plastik byggesæt, meget flot lavet, giv et bud. Tlf. 75132852 - fax 75133052.

**Datsun** reservedele. Mange originale nye dele til bl.a. Datsun 1000, 1200, 1600, 100A, 120Y. FII m. fl. Sælges med 60-70 % rabat. Fax eller send ønskeliste. Tlf. 86391031 fax 86391734.



Købes: Motor til **Audi 100 GL** Coupé. 1,9 L 4-cyl. 112/115 hk. Skal være ok. Årg. 1970-76.  
Tomas Fjalldal, tlf. 22168363.

**Austin Healey Sprite** dele: 1 sæt forhjulsophæng med skiver og bremsekalibere, 1 stk. triangel, 1 stk. tandstang, 1 sæt sideruder m. alurammer til Sprite Mk. I/II, 1 sæt kofanger ophæng for og bag til Mk. III, 2 stk. baglygtekonsol Mk. I. Hovedcylinder med konsol (Bremsekobling) Mk. I. Alle dele er urestaurerede.  
Tlf. 86219186,  
e-mail [b.Lynge@mail.dk](mailto:b.Lynge@mail.dk)

Købes til **Standard Vanguard**: 2 stk. fælge 4 1/2 x 16 5 huls. 2 stk. ydre styrelænkeled h + v. Sælges: **Goodyear** 5.25/5.50 x 17 4 stk. helt ny incl. ny slanger.  
Tlf. 48210755 Henning Mouritzen.

Til **Mercedes 170** 1953 chassis med fortøj + bagtøj. Kr. 1.000,-  
Tlf. 75132852 fax 75133052.

Købes: til **Oldsmobile** søges motor, gearkasse, kardan (6-cyl. 84 hk). For- og styrtøj (se VT nr. 298 april 2001 s. 15 øverst). Forlygteglas og paraboler, kølerfigur (figuren hviler på venstre knæ og armene bagud). Litteratur af enhver art til bilen. Historie og billeder (den blev synet sidst i Grenå 1964). Ligger du inde med info om denne bil kontakt venligst Henrik Hansen, tlf. 21773866.

**Ford A** horn, originalt.  
Kaj Fort, tlf. 49193726.

Pærer i mange forskellige typer og watt størrelser haves til stadighed i 6-12 og 24 v. Send en mail eller ring og lad mig vide hvad du skal bruge. Ca. 300 kileremme målt op i indvendig omkreds og bredde haves også.  
Per Christiansen, tlf. 48255260.  
hanomag@post12.tele.dk

Til **Chevrolet Bel Air** 1960-64. Nye beskytter af lak bagved dørhåndtag. 2 stk. Pris kr. 500,-  
Johnni Hilde, tlf. 40855930.

Til **Opel Kadett A + B**, 5 stk. 12" standardfælge med gode dæk. Pr. stk. 125,-. Veteran/klassiker dæk, 2 stk. **Metz** 5.50-13, 1 stk. **Avon** 5.60-13, 1 stk. **Veith** 6.00-13, 3 stk. **Bridgestone** 6.15-13, 1 stk. **Continental** 5.60-15, 1 stk. **Toyo** 5.90-15. Pr. stk. kr. 125,-. **Ford Anglia** 1959 baglygte, kr. 125,-. **Ford Escort** Mk I-II ny benzintank kr. 650,-. **FIAT Topolino** 1951-52 1 forklap, 2 forskærme, 1 front, 1 forkofanger, 1 rat m. ratstamme pris kr. 3.700,- evt. delt. **FIAT 600**, 1 fin bagklap kr. 300,-, 1 koblingsnav, kun lidt brugt, kr. 75,-. **Opel Kadett A**, 1 ny for- og bagkofanger, stk. kr. 700,- eller 1.200 for begge. **Vauxhall Viva** HA 1 ny kofanger kr. 650,-.  
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Købes: til **MG A 1600** højre forhjulsnav (RH) til trådhjul (skivebremser). Evt. bytte med trådhjulsfornav til tromlebremser, højre + venstre.  
Jørgen Kragh Nielsen, tlf. 86828471.

4 stk. **BF Goodrich radialdæk** med bred hvid side 195/65-15. Kun kørt 1000 km. Priskr. 5.500,-  
4 stk. **BF Goodrich diagonaldæk** Silvertown 6.95-14 med 2 røde striber. Kun kørt lidt. Pris kr. 3.000,-  
Kjeld Lauritsen, tlf. 74855251.

**Topstykke** til Alfa Romeo 1750 1966, fin stand. Orig. rat m.m.  
Hans Knudsen, tlf. 65960010.

**Opel Rekord** 1957 h+v forskærm og dørpaneler + div. dele.  
Sven Pedersen, tlf. 57822515.

**Nye dele: SIMCA** bremsehovedcyl. 1-kreds. **IAT 1100** dørpaneler + skærmanter. **Volvo 340, 360** forrør, udstødning. **Citroën GS** fordør, udstødning. **Ford V8** 1950-57 2 stk. oliefilter. **Kadett C** komplet forlygte. **Skoda Octavia** knastakselkæde. **Vauxhall Viva, Victor** hjulcyl. bag. **Renault 4** 1961-83 fordør, udstødning. **Audi 50, 80** 1974-78 bremsebakker baghjul. **Chrysler** 1946-55 oliefilter. **FIAT 1200, 1500** cab div. pladedele. **Honda Civic** 4 stk stempler Ø 70 mm. **Ds Opel Rekord, Comodore** 2 stk. støddæmpere forhjul. **VW K70** 2 stk. stød-

dæmper forhjul. **Alfa Giulia, Junior** 1966-79 vandpumpe. **Renault 16 TS** vandpumpe. **Rover 2000, 2200** 1965-76 benzinpumpe. **BMW 1500, 1600, 1800** 1959-73 benzinpumpe. **Austin Maxi** bremserørsæt. **Lada 1200, 1300** motorpakningsæt. **FIAT 600** forskærme.  
Bremseklodser til 60-70'er biler, mange forskellige, ring og hør.  
Tlf. 98681189.

Købes: til **FIAT 1500** instrumentpolstring, differentiale 10/39, bremseklodser, trækrude i fordøre. Til **FIAT 2300** rep. sæt til **Girling** bremseforstærker.  
Tlf. 98681189.

#### MC

**NSU Lux** 1953. Urestaureret men helt komplet.  
Købes: **Smiths** speedometer til udv. montering årg. 1946-50.  
E. Hinds gaul Madsen, tlf. 64401127 -40584612.

**Dürkopp Diana** 1960 scooter 200 cc. 10,5 hk. Turkis/creme. Velkørende god stand. Skal synes. Kr. 8.000,  
Michael Frederiksen, tlf. 32960076 -26146212.

**BSA B31** 1953 rød „Plunger“ 350 cc. Kørt ca. 8.000 km efter total renovering. Ekstra topstykke + Monobloc karburator.  
Kai Ottosson, tlf. 38281719.

**Zündapp Bella** scooter 150 cc 1956, original, dog omlakeret. Med instruktionsbog, kan køre, nem at syne, afmeldt 1981 med papirer.  
Prisidé kr. 7.500,-  
Søren Rand, tlf. 64791985.

#### AUTOMOBILIA

Reservedelskataloger + reparationsbøger til div. Fiat 500, 600, 850, 1100, 1200, 1300, 1500 12/15/1600 Cab. 18/21/2300, 124, 125, 126, 127, 128, X1/9, 130 m.fl.  
Tlf. 98681189.



DIVERSE

Cresta Caravan campingvogn ca. 1965. 4,2 m. Skal have en kærlig hånd indvendig. U/papir. Prisé kr. 2.000,- Brenderup campingvogn 1966, meget få produceret, 4 m, god stand, skal synes, med papir, med meget fint næsten nyt fortelt. Prisé kr. 4.800,-. Søren Rand, tlf. 64791985.

Veterancampingvogn, dråbeformet SMV 1979 med centralvarme. 4 sovepladser, orig. farve og indtræk, velegnet til veterantræf. Lav vægt. Prisé kr. 17.000,-. Henrik Sorgenfrei, tlf. 59919130.

Læderfrakke fra 3. Rige. Mørkegrøn SS (uden mærker). Flot, lang, super kvalitet, 7 kg. Priskr. 3.000,- Stumpemarked i Herning: „Zimmer frei“ 30 km fra Herning. Pr. nat kr. 150. Kristian Harder, tlf. 97456666.

Båndpudser, industrimodel, 3,5 hk. Slibelængde 215 cm, slibebredde 100 cm. Priskr. 3.500,-. Tlf. 75333624.

Herrecykel Olympia, velholdt, 25-30 år gammel. Orig. sort lak, orig. lås, sadel, bagagebærer, lukket kædekasse og 3 gear. Kr. 1.000,-. Frank Christiansen, tlf. 44655684.



AMPHICAR 770 CABRIOLET 1962

Kun kørt 13.206 km. Bragt som Månedens Køretøj i Veteran Tidende nr. 285 marts 2000. Sælges nu for kr. 169.000,- Tlf. 8639 1031.

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst: .....

Biler .....

Dele til biler .....

Mc .....

Dele til mc .....

Automobilia mv. ....

Diverse .....

Navn: .....

Tlf. ....

Adresse: .....

DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst: .....

Biler .....

Dele til biler .....

Mc .....

Dele til mc .....

Automobilia mv. ....

Diverse .....

Navn: .....

Tlf. ....

Adresse: .....

DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

## Et godt tilbud til DVK's medlemmer



**Redningsabonnement**

- kr. 161 årligt
- intet oprettelsesgebyr
- ingen selvrisiko

Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun kr. 161 om året.

DVK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnement til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

- ◆ Abonnementet dækker i perioden 1. april til 10. oktober.
- ◆ Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisiko ved assistance.

Som medlem af DVK kan du tegne alle dine øvrige private forsikringer i RUNA - også et Falckabonnement med rabat, til din daglige bil.

- ◆ Ring på RUNA's selvbetjeningstelefon: **33 32 22 00** - åben døgnet rundt.
- ◆ Besøg os på [www.runa.dk](http://www.runa.dk) - og få mere at vide om RUNA og RUNA's forsikringer. Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

Ønsker du at blive kontaktet af din lokale tegningskonsulent, så indsend kuponen (gerne som fotokopi) - portoer er betalt.

Konsulenten kan rådgive dig, så du får netop den forsikringsdækning du og din husstand har behov for.

RUNA FORSIKRING A/S · FARVERGADE 17 · 1463 KØBENHAVN K · TLF. 33 32 22 00 · FAX 33 15 77 55 · [www.runa.dk](http://www.runa.dk)

### Kun for medlemmer af DVK

Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Reg.nr.

Reg.nr.

Reg.nr.

Jeg vil gerne kontaktes af min lokale tegningskonsulent for gennemgang af mine forsikringer.

Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling:

Navn:

Adresse:

Postnr.:

By:

Tlf. privat:

Tlf. arbejde:

Sendes  
ufrankeret.  
Modtageren  
betaler portoen.



RUNA FORSIKRING A/S

Farvergade 17  
+++ 0857 +++  
1045 København K