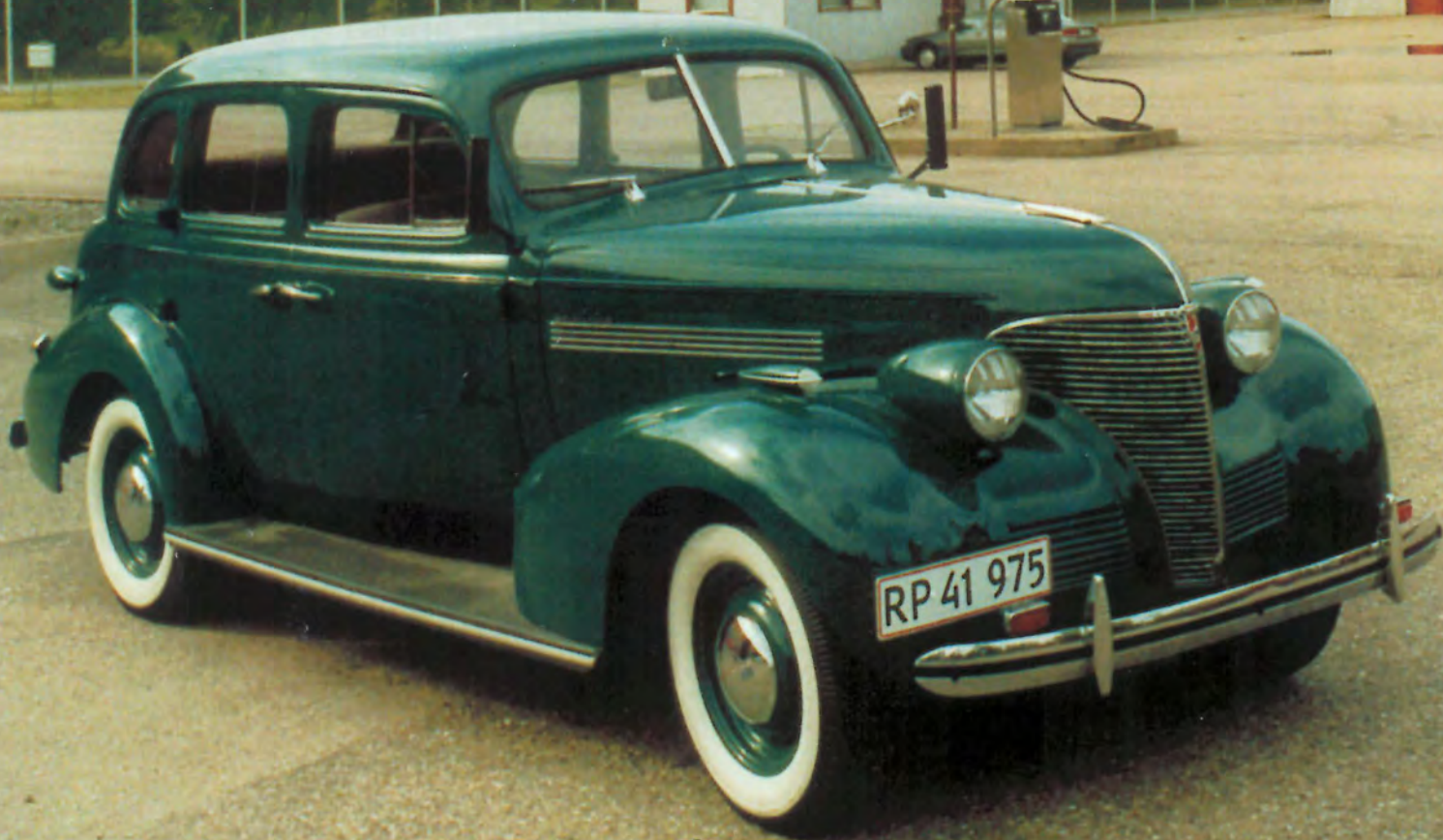


VETERAN TIDENDE



Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå

Telefon 4914 5906
Telefax hele døgnet: 4914 1114
Giro: 600-4253
Administrator: Dorte Thies
Telefontid kl. 10-13
e-mail: dvk@vip.cybercity.dk
www.veteranbil.dk

Bestyrelsen

Formand:
(Medlemspleje, vedtægter,
kontakt til VFK, DTM & VT)
Peter Lovstrom Sorensen
Enghavevej 131, Gårlev
7080 Borkop, 75 86 95 10
67mustane@vip.cybercity.dk

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

Kasserer:
(Bogføring, budget)
Henrik Thostrup
Birkevangen 16
2880 Bagsværd, 44 44 56 19
henrik.thostrup@teliamail.dk

Sekretær:
(Hjemmeside, IT, protokol,
kontakt til MhS)
Bo Odegaard
Hostbuen 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo@mobil.dk

(Udstillinger, klubartikler)
Bent Friis
Sobakken 29
7000 Fredericia, 75 94 09 97
bentfriis@orange.net.dk

(Modesteder)
Frits B. Johansen
Sjellerupvej 48
6430 Nordborg, 74 45 94 50
familien.johansen@e-box.dk

(Lob & arrangementer, klubkontor, Swift)
Kaj Dyring Larsen
Hyldegårds Tværvej 1
2920 Charlottenlund, 39 90 42 40
kaj@larsen.dk

Henning Kjeldgaard Knudsen
Holstebrovej 17
6971 Spjald, 97 38 12 64
hkknudsen@orange.net.dk

Klubregister
Bo Odegaard
Se under bestyrelse

Markeregistre
FIAT - Forkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

FIAT - Efterkrigs
Asbjørn Funder
4477 7774

Jaguar (William Lyons Era)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Morris
Willibald Farbmacher
4914 5167

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Nebel
2253 5550

Renault
Anker Krarup
6611 4314

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
Se under bestyrelse

Sektioner
Jydsk Koreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Koreselskab Fyn
Fritz Knudsen
6613 6610

Koreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

MG
Henning Andersen
3879 5179

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Koreselskab
Svend Draaby
3871 3902

Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub
Ford V8 Klub Danmark
Svend Draaby
3871 3902

Vejledere
Amerikanske biler - Efterkrigs
Peter Lovstrom Sorensen
Se under bestyrelse

Ford V8
Birger Blako
3294 9397

Ford T
Jon Friis Wandall
6390 7040

Jaguar (til 1972)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

**Distriktsansvar for medlemspleje,
moder, lob, udstillinger m.m.**

København og Nordsjælland
Claus E. Nebel
Fuglebakkevej 1
2000 Frederiksberg -22 53 55 50

**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

Bibliotek
Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129
Boserupvej 510, 3050 Humlebak

Forsikringsforhold
Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsovej 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@esd.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

Bladteknisk redaktør:
Ole Callesen • 7456 1611
Fax: 7456 3611
e-mail: 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. Neesgaard
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.	

Rubrikannoncer
med foto: Kr. 200,-

Lay-out, sats og tryk

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

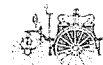
Forsiden: Chevrolet Master „85“ 1939
Foto: Hans Pedersen.

Indhold

Fra bestyrelsen	3
Møder, løb og arrangementer	4
Fra bestyrelsen	6
Klubaktiviteter	8
Klubaktiviteter i Nordjylland	11
Færøerne lokker	12
Restaurering i Polen	17
Månedens køretøj	18
Nekrologer	23
KDAK	23

Næste Veteran Tidende udkommer uge 7 2003

Sommer og efterår	24
Motorhistorisk Samråd	32
Læserbreve	33
Nye kofangere som håndarbejde	34
Gadens blikfang	36
Konkurrence	38
Bog anmeldelser	38
En Mack på vej	39
Indholdsfortegnelse 2002	40
Invitation	42
Køb/salg	44



Når jeg ved årsskiftet gør status over det forgangne år, kan jeg kun komme til én konklusion: Det går rigtig godt i bestyrelsen.

Da vi overtog ledelsen af DMVK i august sidste år stammede vi på bar bund med ganske få retningslinjer for den daglige drift af klubben, samt med et kontorsystem der skulle udskiftes. Opgaven kunne virke uoverskuelig - alt skulle endevendes.

Vi begyndte med månedlige heldagsmøder, en tradition der tilsyneladende er kommet for at blive. Heldigvis strømmede det ind med gode råd og ideer fra alle sider, der blandt med vores egne ideer gav et godt startgrundlag. Det har været et langt, sejt træk hvor resultaterne nu begynder at materialisere sig. Som noget meget glædeligt er bestyrelsen også begyndt at arbejde mellem bestyrelsesmedlemme, idet vi i udstrakt grad forhandlesorienterer hinanden via e-mail og holder hinanden løbende orienteret.

Efterhånden som vi er begyndt at få form på tingene er det glædeligt at se hvordan optimismen og entusiasmen breder sig i bestyrelsen. Det er blevet sjovt at sidde med ved bordet! Bemærk bl.a. det stigende antal indlæg fra de enkelte bestyrelsesmedlemmers ansvarsområder. Det er gode tegn.

Vi har samtidig haft den glæde at de fleste af vores tilhæng falder i god jord. Veterana Tidende's redaktion bakker op om arbejdet med et stadig flottere VeteranaTidende. Niels Jonassen og Ole Emil Rissager stiller sig til rådighed som faglige garantier og projektmedarbejdere med hensyn til vores biblioteksplaner. Ligesom de begge vil bruge biblioteket aktivt i forbindelse med klubbens arkiver.

Poul Suhr varetager sammen med Ivar Jensen Swilfons tavle og har påtaget sig på klubbens vegne at stå for "Styrkeprøven 2003", der holdes på Sjælland til august. Svend Dråby, medstifter af den nye Ford V8 klub, som den første klub-i-klubben. Ib Jensen er kommet med et oplæg til et Teknisk Udvalg, der snarest kommer til behandling i bestyrelsen. Vores mødesmedledere og de mange løbsarrangører svinger for en stadig strøm af aktiviteter, der udgør kernen i klublivet. Her kan vi også glæde os til at Brian Abildgaard har taget initiativ til et nyt mødested vest for Ålborg, muligvis på Store Rastrup Høstregård. Herfra skal der til alle lyde en stor tak for hjælpen!

Men vi har brug for flere folk, der vil hjælpe. Mærkereregistratorer, sektionsledere og ikke mindst vejledere. De sidste skal bruges til at vejlede interesserede ind i de forskellige bilmodeller og i vores sociale netværk. Hold jer ikke tilbage, kom frem og lad os tale om det.

Undervejs i vores bestyrelsesfor at få hold på regler og retningslinjer for klubbens drift kan det ikke undgås at vi kommer til at træde enkelte folk over tæerne. Det kan være en uventet fornuftforfang, eller en uforudset konsekvens. Skulle det ske, så husk tanken var at skabe bedre forhold for udfoldelsen af vores hobby. I stedet for at fare i bilakademiet, så foretag problemet for bestyrelsen. Det kunne jo være at det er vores oplæg der skal rettes til.

Ibrander du inde med ideer, som du ikke synes at bestyrelsen tager hånd om hurtigt nok, ser vi positivt på henvendelser der går på: "Jeg har en ide! Jeg vil gerne tage mig af at realisere den!".

Forude ligger mange spændende opgaver. Samarbejdet med Sommers Nye Veterambil Museum og Danmarks fjerntliggende største fagbiblioteksprojekt inden for vejtransport. Vi har et 50 års jubilæum i 2004 der skal markeres med mange aktiviteter over hele landet og over hele året. Samtidig ligger opgaven med at holde sammen på de mange interesser der er repræsenteret i DMVK, på tværs af alder, årgange og bilmærker.

Jeg ser frem til at tage fat på en ny spændende år.

Med ønsket om en Gøret Nysår med mange gode veterambiloplevelser.

Peder Levstrøm Sørensen

Formand



MØDER

Januar

21. 19.00 Kværkeby. Besøg af bestyrelsen.
23. 19.30 Spjald. Besøg af bestyrelsen.
27. 19.00 Vesterhede. Klubaften med besøg af bestyrelsen.
28. 19.30 Egeskov. Besøg af bestyrelsen.
28. 19.00 Klippinge. "Baghulekomsammen".
30. 19.00 Morris-møde for Morris-mænd hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, Bjæverskov.
Tilmelding senest 27. jan. på tlf. 43452301.

Februar

4. 19.30. Ristrup. Besøg af bestyrelsen.
6. 19.30 Nivå. Besøg af bestyrelsen.
13. 19.30 Rødekro. Besøg af bestyrelsen.
13. 19.30 Børkop. Klubmøde.
18. 19.00 Kværkeby. Alm. klubmøde.
20. 19.30 Spjald. Klubmøde.
20. Nordsjælland/København. Besøg på Ellehammers museum. Se indbydelse i dette nr.
24. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
25. 19.30 Egeskov. Castrol Classic aften.
25. 19.00 Klippinge. Besøg af bestyrelsen.
27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Torben Valerius.
Sted oplyses ved tilmelding senest 25. feb. på tlf. 22535550.

Marts

4. 19.30 Ristrup. Morten Qvistgård om Gideon-bilen.
6. 19.30 Nivå. Jan Bechmann om den ny benzins virkning.
13. 19.30 Rødekro. Besøg af oplæser.
13. 19.30 Børkop. Morten Qvistgård om Gideon-bilen.
18. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
20. 19.30 Spjald. Klubmøde.
25. 19.00 Klippinge.
25. 19.30 Egeskov. Klubmøde.
27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Tommy Mørck. Tilmelding senest 24. marts på tlf. 48181813.
31. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.

April

1. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
3. 19.30 Nivå. Morten Qvistgård om Gideon-bilen.
10. 19.30 Rødekro. Besøg hos Åbenrå Cylinderservice.
15. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
17. 19.30 Spjald. Klubmøde.
20. Nordsjælland/København. Virksomhedsbesøg på B&W Museet. Se Klubaktiviteter.
22. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
26. Generalforsamling. Nyborg.
28. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
29. 19.30 Egeskov. Klubmøde.

Maj

1. 19.30 Nivå.
3. Børkop. Køretur til Rømø.
6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
8. Rødekro. Intet ordinært klubmøde i maj.
15. 19.30 Spjald. Klubmøde.
19. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
26. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
27. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
27. 19.30 Egeskov. Klubmøde.

Godt nytår

Redaktionen af Veteran Tidende siger læserne tak for 2002, særlig til de glædeligt mange, der har bidraget til at fylde vores mange spalter med tekst og billeder. Og vi ønsker alle et godt nytår, hvor vi håber stadig at kunne lave et blad der opfylder læsernes ønsker og redaktionens ambitioner.



Februar

22. feb.-9. juni Koldinghus Museum: Harley-Davidson udstilling.

Marts

15. 8.00-16.00 Herning stumpemarked. Se annonce i dette nr.

April

24. Ikea-løb, start Vangede.

Maj

4. 13.00-16.00 Kastellet, Langelinje. Ingen tilmelding.

Dato? Amagerløbet.

8. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Perlegade 81A, Sønderborg.

Tilmelding på tlf. 74415420 senest 1. maj.

10. Vandmølleløbet. Start Fredericia kl. 9.00. Se indbydelse i april VT.

17. Odsherredløbet.

29. Ikea-løb, start Tåstrup.

Juni

1. 10.00-16.00 Copenhagen Classic Autojumble, Klampenborg Galopbane.

Årets tema: Fords 100 års jubilæum. Info tlf. 26134229.

6.-8. Skandinavisk Ford V8. Se indbydelse i dette nr.

7. 8.00-16.00 Jysk Automobilmuseum, Gjern, stumpemarked. Se annonce i dette nr.

12. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Hermesvej 19, Padborg.

Tilmelding på tlf. 74415420 senest 5. juni.

14. Virus Bering Løbet. Horsens.

15. Gaunø Autojumble & Concours de Charme.

21. Sydhavsløb. Saksøbing.

26. Ikea-løb. Start Tåstrup.

Juli

31. Ikea-løb. Start Tåstrup.

August

7.-9. Styrkeprøven. Midtsjælland.

9. Munkebjergløbet. Se indbydelse i april VT.

10. Munkebjerg Hill-climb. Se indbydelse i april VT.

14. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Madevej 45, Åbenrå.

Tilmelding på tlf. 74415420 senest 7. august.

16. Arresø Løbet 2003. Start Gjethuset i Frederiksværk, køres ved Arresøen og på Halsnæs.

Kun biler og motorcykler før 1978. Info Arne E. Pedersen, tlf. 47724187.

28. Ikea-løb. Start Vangede.

September

11. 19.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Nørregade 22, Haderslev.

Tilmelding på 74415420 senest 4. september.

20. 13.00 Rødekro Bankløb. Start fra Jyske Bank, Perlegade 81A, Sønderborg.

Tilmelding på tlf. 74415420 senest 13. september.

28. 11.00-16.00 Copenhagen Harbour. Start Langelinje, ca. 50 km.

Tilmelding Kim Polte 26134229, Claus Neble 22535550.

Oktober

12. Efterårstur/Sæsonafslutning. Sjælland.

November

1. 8.00-16.00 Herning stumpemarked.

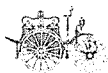
Løb og begivenheder i udlandet

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

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige står for - se 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 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



Nye retningslinier for løb og arrangementer

På baggrund af bestyrelsens hidtidige og ikke altid ensartede støtte til løb og arrangementer, finder bestyrelsen, at der er et behov for at revidere de hidtil gældende retningslinier for tilskud til løb og arrangementer. Løb og arrangementer er fortsat en af de vigtigste aktiviteter i forbindelse med anvendelse af vore gamle biler og motorcykler, derfor vil bestyrelsen tilskynde og støtte sådanne aktiviteter, som DVK's medlemmer sætter i værk.

Der er i de nye retningslinier lagt op til, at klubben i et vist omfang yder støtte til løb og arrangementer, som finder sted i DVK-regi. Derudover er bestyrelsen opmærksom på, at der arrangeres løb og arrangementer, som ikke finder sted i DVK-regi, men som er til gavn og glæde for mange medlemmer af DVK og/eller er af afgørende betydning for vor gode hobby, der er DVK indstillet på at yde sponsorstøtte i et rimeligt omfang.

De nye retningslinier gør som noget nyt det helt klart:

- at de medlemmer, som arrangerer løb og arrangementer i DVK-regi, ikke på nogen måde skal risikere at skulle dække omkostninger af egen lomme.
- skulle uheldet være ude, har vi en arrangør-ansvarsforsikring, som dækker eventuelle erstatningskrav overfor

klubben som arrangør, herunder de medlemmer, som på klubbens vegne står for det praktiske arrangement, f.eks. hvis der er mangler i tilrettelæggelsen af løbet, som forårsager et erstatningskrav. Arrangør-ansvarsforsikringen træder dog først i kraft i det omfang, de enkelte bilers forsikringer ikke dækker erstatningskravet.

Til løb og arrangementer i DVK-regi yder klubben således støtte til de "faste" omkostninger, såsom udgifter ved planlægning og tilrettelæggelse af løb, hvorimod deltagerne selv må påregne at skulle afholde egne omkostninger i forbindelse med løbet eller arrangementet. Det er dog en forudsætning, at klubbens bestyrelse før løbet eller arrangementet har godkendt et budget, og efter løbet eller arrangementet har godkendt et regnskab med bilag. Skulle regnskabet vise et underskud, vil klubben normalt dække dette underskud.

Disse retningslinier er nu indarbejdet i de gamle retningslinier for tilskud til løb og arrangementer, de vil fortsat beskrive brug af DVK's rally-plader, indlæg i Veteran Tidende og anden synliggørelse af DVK. De nye retningslinier vil indgå i de nye håndbøger, som i den nærmeste fremtid vil være til rådighed på de enkelte klubsteder.

Kaj Dyring Larsen

Ændringer på side 2

Den opmærksomme læser vil bemærke, at der begynder at indsnige sig ændringer på side 2 i Veteran Tidende. Det er et resultat af de nyligt nedfældede og til dels også reviderede retningslinier for registre og sektioner. Samtidig opretter vi et *klubregister* og et *vejlederkorps* og inviterer tillige *mærkeklubber* til at deltage sammen med os.

Det fortalte vi alt sammen om i Veteran Tidende nr. 315 i september og udsendte det færdige materiale til eksisterende registratorer og sektionsledere, desværre lidt sent på grund af ferie på kontoret. Det var der så nogen, der blev sure over. Derfor har vi heller ikke - som vi "truede" med - automatisk slettet dem, der ikke havde reageret på vore breve inden en bestemt dato. Ikke endnu, i hvert fald.

Man skal huske på, at formålet med det arbejde, bestyrelsen laver i denne forbindelse, er at medvirke til at gøre bladet så korrekt og informativt som overhovedet muligt. For eksempel fortalte klubmedlem Jon Friis Wandall, at han i 1999 meddelte, at han måtte nedlægge Ford T sektionen og danne en selvstændig klub uden for DVK. Ford T sektionen stod imidlertid stadig nævnt i sidste nummer af bladet som en sektion hos os. Det var vildledende.

Ændringerne er altså for medlemmerne skyld og ikke bestyrelsens.

Et eksempel på en af nyskabelserne er et Jaguar register, som er det mærke, jeg interesserer mig for. Mit ønske om at dokumentere *Jaguars historie i Danmark* (Jaguar Heritage of Denmark) er vokset naturligt ud af det spændende samarbejde, jeg har med Ole Sommer om udarbejdelsen af mine portrætartik-

ler om ham til Veteran Tidende, det ny veteranbilmuseum og klubbens nye bibliotek. Samt det ikke uvæsentlige forhold, at jeg stod i lære hos Jaguarimportør Ole Sommer i 1956-60. Jeg vender på en måde også selv tilbage til drengedrømmen gennem dette her.

Jeg ser det som min (registerets) opgave at forsøge at få - og senere holde styr på - alle danske biler af mærkerne SS og Jaguar op til 1972, at registrere hver enkelt bils historie og så vidt muligt fotodokumentere den.

Det vil ske i samarbejde med Ole Sommer og med udgangspunkt i E. Sommers A/S' vognimportlister fra perioden og firmaets arkivalier i øvrigt. Jeg vil endvidere indsamle alt trykt materiale og historier af enhver art om Jaguar i Danmark frem til 1972. Året 1972 er valgt, fordi det er det år, grundlæggeren af Jaguar-fabrikkerne William Lyons går på pension og i øvrigt det år hvor E. Sommer A/S bliver frataget importen. Et passende sted at slå en streg i sandet, synes jeg.

Det er selvfølgelig et langtidspjækt, som jeg måske aldrig bliver helt færdigt med, men undervejs agter jeg at publicere underholdende materiale af den slags, der måtte være velegnet for offentliggørelse på det pågældende tidspunkt. Al anden dokumentation vil blive samlet i arkiv hos mig og til sin tid overgivet til Dansk Veteranbil Klubs bibliotek.

Er der nu nogle, der har fået blod på tanden, så sæt jer i forbindelse med en af os i bestyrelsen.

På bestyrelsens vegne
Claus Frausing



Generalforsamling 2003

Som allerede nævnt efter generalforsamlingen i 2002 holdes generalforsamlingen i 2003 lørdag den 26. april i Nyborg.

Forslag som ønskes optaget på dagsordenen skal være klubben i hænde senest med udgangen af februar (fredag 28/2), dog skal eventuelle forslag til ændringer i klubbens love være klubben i hænde senest fredag den 31/1-03.

Bestyrelsen vil i henhold til beslutningen på generalforsamlingen i 2002 fremlægge forslag til moderniserede love.

I år er det bestyrelsesmedlemmerne øst for Storebælt som er på valg, Bo Ødegaard har tilkendegivet at han om muligt ønsker at blive erstattet på posten pga. snarlig familieførogelse.

Kandidatur skal anmeldes med samme frist som forslag til dagsorden, dvs. senest 28/2, anmeldelsen bedes vedlagt et vellignende foto og en kort personbeskrivelse, evt. suppleret med en kort begrundelse for at kandidere. Kandidater kan enten selv anmelde deres kandidatur eller de kan med accept opstilles af andre medlemmer.

Bestyrelsen

Kontingent og budget 2003.

Bestyrelsen har på baggrund af de første 10 måneders regnskab fremskrevet tallene og har opstillet budget for 2003 med baggrund heri og efter drøftelser af næste års aktivitetsniveau. Budgettet danner grundlag for fastsættelsen af kontingentet.

Budgettet er opdelt i faste udgifter, variable udgifter og ventede udgifter samt forventede indtægter ud over kontingentet, forskellen giver så en rettesnor for kontingentets størrelse.

På denne baggrund har bestyrelsen vedtaget at hæve kontingentet inden for den 10 % grænse som lovene giver mulighed for, derfor vil kontingentet for 2003 udgøre 415,- kr.

Kontingentet vil først blive opkrævet omkring 1. februar 2003, da vi er ved at foretage en række komplicerede edb-ændringer således at det bliver PBS som står for opkrævningen. Det sparer vores administrator for en masse manuelt registreringsarbejde, samtidig med at de mange medlemmer som har ytret ønske herom fra 2004 kan tilmelde indbetalingen til betalingservice og dermed slippe for turen på posthuset.

Tilmeldingen til betalingservice bliver selvfølgelig frivillig, de af jer som ikke ønsker en sådan vil stadig modtage et indbetalingskort, men det bliver så PBS som udsender det.

P.b.v. Henrik Thostrup

	Indtægter	Udgifter
<u>Faste udgifter</u>		
Veteran Tidende - inkl. redaktion og porto		1.000.000,00
Løn og kørsel DT + adm. udg.		310.000,00
MhS kontingent mm.		37.500,00
Husleje + telefongodtgørelse. Mødesteder		131.600,00
Telefongodtgørelser til 10 best. medl.		20.000,00
Bestyrelse møder og befordring		100.000,00
Forsikringer inkl. Swift		10.000,00
Lagerlokale. Bibliotek		12.000,00
Vægtafgifter (Swift + MKP)		1.000,00
<u>Ventede udgifter</u>		
Porto - frankeringsmaskine		50.000,00
Fotokopi - kontor		7.500,00
Telefon - netopkobling		15.000,00
Tryksager (brevpapir, blanketter og kuverter)		12.500,00
Gebyrer		3.500,00
PBS - kontng. opkrævning		25.000,00
Øvrige kontoromkostninger		10.000,00
Hjemmeside		25.000,00
Rersæsentation		10.000,00
Medlemsdatabase tilretninger - ekstern hjælp		14.500,00
PBS, edb-implementering		65.000,00
<u>Variable udgifter</u>		
Hensættelse til medlemsliste		100.000,00
Bibliotek, adm. + anskaffelser		20.000,00
Udstillingsaktivitet		20.000,00
Aktiviteter på mødesteder (2002 fremskrevet)		37.500,00
Generalforsamling		15.000,00
Swift (driftsudgifter + repræsentation)		15.000,00
Rallyplader		15.000,00
Styrkeprøven		15.000,00
Arrangementer svarende til 2002		100.000,00
<u>Indtægter</u>		
Renteindtægter	70.000,00	
Veteran Forsikringsklubben	190.000,00	
	260.000,00	2.197.600,00
Kontingentbehov		1.937.600,00
Pr. medlem ved 4650 medlemmer	416,69	



KLUBAKTIVITETER

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

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

Til klubaften den 29. november havde DVK Fyn besøg af Jørgen Bobjerg, J.B. Trading, Smorum. 49 medlemmer var mødt, det hidtil største antal til en klubaften. Bobjerg demonstrerede Dillon svejseren. Til det havde Jørgen Johansen, Egeskov, velvilligt stillet Egeskovs værksted til rådighed, så der kunne demonstreres i praksis og medlemmerne selv kunne prøve at svejse.

Dillon kan svejse i tyndplade, rustfrit stål, aluminium, stobegods og desuden skære i jern indtil 25 mm tykkelse, og så kan den slaglodde. Det er virkelig en alsidig svejser, som ydermere er let at betjene, altså fortrinlig til veteranbil-restaurering for ikke-fagfolk. DVK Fyn takker for en god demonstration og skulle hilse og sige at Jørgen Bobjerg er villig til at komme til andre mødesteder med en demonstration. Hans tlf. er 44 65 46 67. Fotografierne er af Leif Andersen.

Tirsdag den 28. januar kl. 19.30. Besøg af 2-3 medlemmer af bestyrelsen. Mød nu talstærkt op og medbring gerne spørgsmål og eventuelle forslag.

Tirsdag den 25. februar kl. 19.30. Castrol Classic aften. Roar Eriksen og Henning Hjorth, firmaet Vantage, møder op med svar på hvilken olie lige netop din veteranbil eller motorcykel har bedst af at køre på. Der vil være mulighed for at købe eller bestille Castrol Classic olie i de originale blikemballager.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Undertegnede har pr. 1. januar 2003 overtaget jobbet som mødestedsansvarlig efter Frits Johansen, som har varetaget det siden begyndelsen af 1994. Han har gjort det godt, men ønsker ikke at fortsætte.

Der er besluttet lidt ny tiltag, som jeg håber man vil tage godt imod. Det går ud på at vi dropper moderne i klubhuset i maj, juni, august og september. Juli holder vi fri. I stedet for disse møder vil vi køre fire aftenløb og et lørdagsløb. På disse løb skal der laves forskellige prøver, som man får point for efter hvert løb. Når vi er færdig med løbene, vil alle point blive talt sammen, og der vil være præmie plus et diplom til hver af de tre bedste.

Det er Jyske Bank, der er sponsor ved det hele, og efter hvert løb vil den være vært med øl og vand eller en kop kaffe med brød. Løbene køres omkring Sønderborg, Padborg, Åbenrå og Haderslev - et løb hvert sted - dog to omkring Sønderborg, nemlig det første og det sidste.

Men - det er klart at af hensyn til sponsor og hele arrangementet er det nødvendigt med en tilmeldelse. Det håber jeg man har forståelse for, også selv om det skulle regne eller blæse.

Torsdag den 13. februar kl. 19.30. Bestyrelsen kommer på besøg i klubhuset.

Torsdag den 13. marts kl. 19.30. Kendt oplæser kommer i klubhuset.

Torsdag den 10. april kl. 19.30. Besøg hos Åbenrå Cylinderservice A/S, Gl. Ribevej 1, Åbenrå. Tilmelding til undertegnede på tlf. 74415420 senest 1. april.

Med venlig hilsen
Lars Hugo Kristiansen

ØSTJYLLAND - RISTRUP

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

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt. Vores gode medlem H.K. Kristensen arrangerer et kursus i CO2 svejsning lørdag

den 25. januar. Kurset koster kr. 200.-. Man skal selv medbringe svejsegrej og mad til egen fortæring. Der er begrænsede pladser, så reglen er først til mølle. Tilmelding og nærmere oplysninger skal ske til Helge Jensen på tlf. 86985533.

Tirsdag den 4. februar kl. 19.30 får vi besøg af bestyrelsen. Man kan få en snak om klubbens virke og fremtid.

Tirsdag den 4. marts kl. 19.30. Klubmøde. Morten Qvistgård kommer og fortæller om Horsens-bilen Gideon.

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

ØSTJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Til vores klubmøde i november havde vi fået et scoop! Det viste sig at Jørgen Busch allerede inden starten på sin uddannelse til elektronikingeniør havde interesseret sig for tændingssystemer og havde derfor bygget sine egne prøveapparater, som blev brugt flittigt under hele den lange uddannelse. Jørgen havde taget nogle af dem med, og de fungerede stadig perfekt, så tændingstidspunkter, gnistlængder, typer, biler, motorcykler, fordele og ulemper - ja, det er et meget spændende område og en meget vigtig del af vores fælles hobby.

Så videre til karburatorer, de forskellige typer og indstillinger blev gennemgået, så selv de rigtigt garvede veteranbil- og -motorcykelfolk fik lært noget af Jørgen. Bare synd at der ikke var plads til alle dem som kører rundt med tændings- og karburatorproblemer.

En stor tak til Jørgen for en meget lærerig aften.

Da som bekendt juleaften faldt på vores klubmødeaften kan alle som nåede at tilmelde sig inden 31. december glæde sig til vores "baghjulskom sammen" tirsdag den 28. januar kl. 19. Husk at I skal af med et tilskud på 75 kroner pr. næse.

På klubmødet tirsdag den 25. februar får vi besøg af bestyrelsen.

Kai Wredstrom



**MIDTSJÆLLAND -
KVÆRKEBY**

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Møde den tredje tirsdag i hver måned.

Tirsdag den 21. januar kl. 19.00 besøg af bestyrelsen.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

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

Så tager vi hul på det ny år, hvor jeg håber vi bliver ved med at møde en god og veloplagt flok på Vandmøllen. Når dette læses har vi formentlig overstået årets første møde, torsdag den 16. januar kl. 19.30 med besøg af bestyrelsen.

13. februar klubmøde, hvor vi læser klubblade og snakker.

13. marts klubmøde, hvor vi får besøg af Morten Qvistgård, som vil fortælle om Gideon bilen og hans bog om den. 10. april klubmøde.

Langtidsplanlægning. Lørdag den 3. maj 2003 holder Rømo MC Klub forårsmønstring. Gennem Erik Hougård er vi indbudt til at komme i vore biler og på motorcykler. Sæt et mærke i kalenderen, så behøver man jo ikke at have fødselsdag den dag eller planlægge andre store begivenheder.

Tilmeldinger på 75890487, fax 75899487, poulerik@rotek.dk

Vær også opmærksom på Vandmølleløbet 10. maj. Indbydelse senere.

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

**MIDTJYLLAND -
VESTERHEDE.**

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Vi var knap 30 mennesker samlet til julefrokosten, knap halvdelen kom i god tid, så de kunne se værksted og lager. Flere fandt nogle småting, som de kunne bruge. Frokosten forløb fint, der var rigeligt

af alt og mandelgaven gik i år til Heine Thorsen fra Hovborg. Gaven var en DVK nøglering. Efter desserten var der raffling om små pakker, servering af kaffe og ostepanretning.

Vi fik indviet vores ny køkken, som ligger lige ved klublokalet, det er noget nemmere end at gå op i privaten. Nu er vi i stand til at tilbyde mærkeklubber at låne lokalerne, når vi ikke selv bruger dem. Mandag den 27. januar kl. 19.00 klubaften med besøg af bestyrelsen.

Husk tilmelding til møderne i Vesterhede mindst en uge før = brød til kaffen, til Ove Iversen på tlf. 75339321.

Alle her i Vesterhede ønsker DVK's medlemmer godt nytår.

Venlig hilsen
Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Fredag den 13. december var der julefrokost i "Vestjylland" med 21 deltagere, deraf 7 damer. Efter at Henning Knudsen havde budt velkommen fik vi et par omgange sild og snaps, efterfulgt af varme rødspættefiletter. Så gik vi i gang med et meget fint ta'-selv bord, som sluttede med risalamande med to mandler. Den ene blev igen i år fundet af Vagn fra Blåhøj (gad vide om det skal være en fast tradition), den anden fik Kristian Nørgård. Snakken gik lystigt. Efter en lille pause kom der kaffe, te og et stort fad med julegodter på bordene. Efter mange kopper kaffe var det pludselig blevet midnat og på tide at køre hjem. En god fest var forbi, mange tak til Stinne og Henning for alt besværet med hyggelig pyntning og med masser af julestemning.

Hilsen fra Ketty og Anton Sørensen (som også har leveret fotografierne).

Torsdag den 23. januar kl. 19.30 besøg af bestyrelsen.

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!

Virksomhedsbesøget 21. november fandt sted hos Brødrene Elkjær Autolakering i Ballerup. Det var velbesøgt og der kom endda 6 flere end der havde meldt sig til. I sin velkomst præsenterede Ole Elkjær sig selv og sin bror Frank. Man gennemgik virksomheden fra A til Z og fik de forskellige stadier af produktionen forklaret. Spørgelysten var enorm og de to brødre fik deres sag for med de mange besvarelser. Før vi havde set os om var der gået et par timer i godt selskab. Som det tydeligt ses af billederne er det brødrene Elkjærs hobby at samle på efterkrigs-biler. Der er to Volvo 544 og seks amerikanere. Vi så et utrolig fint og seriøst restaureringsarbejde. Fotografierne har Torben Toft taget og de forestiller en af de ansattes biler under restaurering, det er en Buick 1940. Brødrene Elkjærs Cadillac Eldorado 1955 cabriolet, som er under gennemgribende restaurering. I firmaets udstillingslokale sås motorrummet på en Volvo 544 1963. Brødrenes Cadillac DeVille 1958. Og endelig den lidt specielle Haney Buick, Detroit.

Torsdag den 6. februar kl. 19.30 besøg af bestyrelsen.

Torsdag den 6. marts kl. 19.30: Vort medlem Jan Beckmann fortæller om hvor meget slider det på ventilsæderne i en gammel SAAB 96, V4, efter at man er gået fra blyet benzin til benzin med blyerstatning? Jan har testet det siden 1994 og i de forløbne år kørt ca. 100.000 km. Kom og hør hvad det har betydet for den halvgamle motor, der ellers har været i fin stand.

Torsdag den 3. april kl. 19.30: Forfatteren af bogen om Horsens-bilen Gideon, Morten Qvistgård, kommer og fortæller om den, og der bliver mulighed for at købe den flotte og meget interessante bog og sikkert også få en dedikation.

Virksomhedsbesøg i Københavnsområdet torsdag den 20. april på B&W Museet, Strandgade 4 på Christianshavn, hvor Tonny Andersen vil vise rundt. Mange har troet at dette specielle museum var lukket for mange år side, men P.E. Hansen i Horsens har gjort opmærksom på at det stadig er der. Tak.

Venlig hilsen
Claus Neble



KLUBAKTIVITETER

Virksomhedsbesøget 21. november hos
Brodrene Elkjær Autolakering
i Ballerup.



Klippinge klubmøde i november.
Jørgen Busch fortæller om strøm.

Egeskov klubaftenen 29. november.
Jorgen Bobjerg demonstrerede Dillon svejseren.



Fredag den 13. december var der julefrokost
i Spjald Vestjylland





Aktivitet i Nordjylland!

Selv om medlemstallet i Nordjylland er meget lavt i forhold til resten af landet burde man godt kunne lave lidt aktivitet heroppe.

Mit forslag vil være 4-6 sammenkomster det første år, og derefter tage stilling til om det er for lidt eller for meget.

Jeg er i øjeblikket i gang med at kontakte de nordjyske medlemmer jeg har telefonnumre på fra medlemslisten, for at høre om der er interesse for aktivitet (møder, arrangementer, køreture) i Nordjylland.

Hvis man ikke er blevet kontaktet og er interesseret, er man meget velkommen til at kontakte mig.

Forslag til mødested er St. Restrup Herregård, der ligger centralt for medlemmerne. Der er en stor gårdsplads, og de flotte bygninger synes jeg er de ideelle omgivelser til et mødested.

Hvis forslaget til mødested falder i god jord kan jeg tilføje følgende efter møde med restaurantchef Rikke Bendiksen: Eftermiddags- eller aftenarrangement med spisning og møde.

Mødestart - der vil være kaffe, øl og sodavand på bordene ved ankomsten, der serveres et stykke med rullepølse samt et stykke med ost per person (øl og sodavand afregnes efter forbrug).

Pris per person for ovenstående arrangement - ekskl. øl og vand - beløber sig til kr. 85,00."

Er der nogen medlemmer, der har andre forslag, er de velkommen til at kontakte mig.

NB:

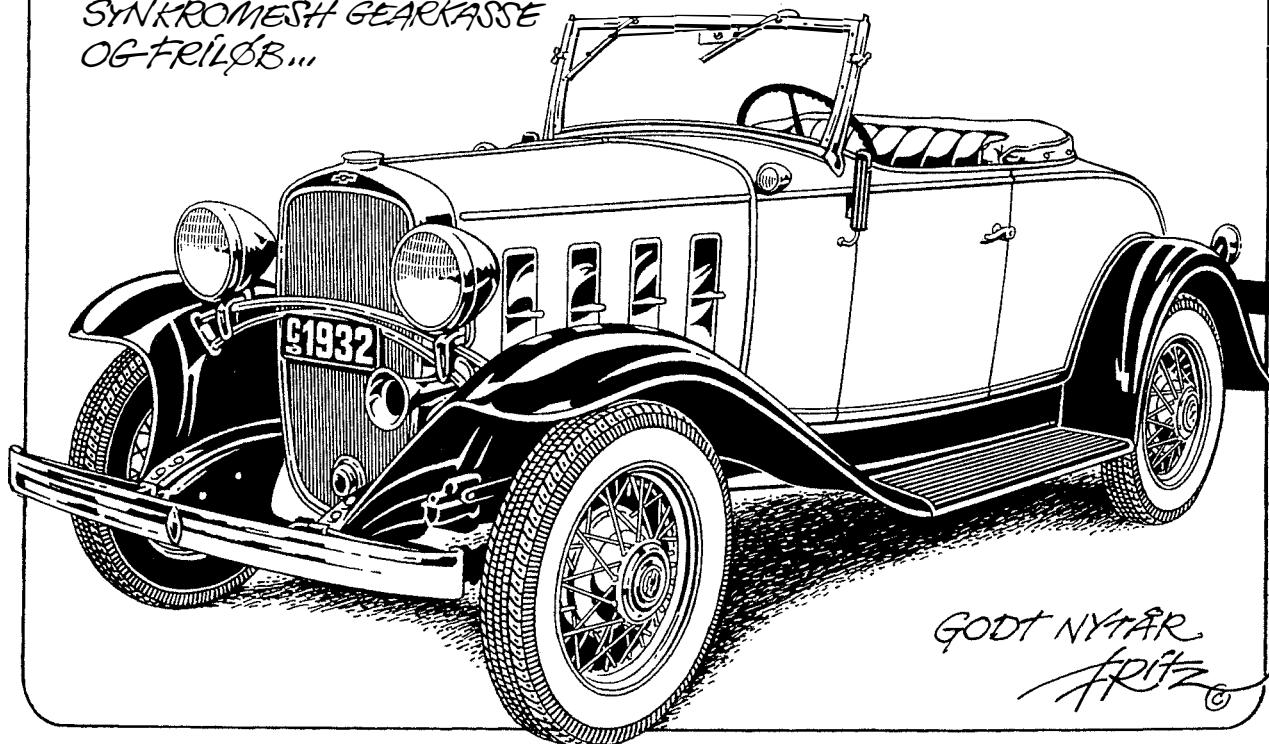
Hvis der er nogen medlemmer, der har lyst til at hjælpe med at stable noget på benene, er de meget velkommen til at kontakte mig.

Med venlig hilsen

Brian Abildgaard

Tlf: 98 31 81 08 - 20 86 88 68

CHEVROLET 1932 SPORTS ROADSTER-
3,2-LITERS TOPVENTILEDE 6-CYL. MOTOR,
SYNKROMESH GEARKASSE
OG FRILØB...



FÆRØERNE LOKKER

I det forgangne år har flere fulgt opfordringer i Veteran Tidende og MOTOR til at besøge Færøerne. Først et selskab bestående af to Austin Healey'er. Om det fortæller Leif Andersen, Hørve:

Tilfældig så jeg et godt tilbud i FDM's MOTOR om en tur til Færøerne, og af sted tog vi i to Healey'er ført af Leif Andersen og Kirsten Nielsen og Vagn Hansen og Anne Hansen. Vi tog over Odden og videre til Hanstholm, hvor færgeren Norrona ventede. Ombord kom vi, op på hængedækket uden de store problemer. Derefter sejlede vi af sted, vi havde to overnatninger derop og en på vejen hjem. Sejlturen varede 36 timer, vi havde rimeligt vejr. Efter planen ankom vi til Tórshavn tidligt om morgenen. Vi kørte til vores hotel, Hotel

Faroyr, et 4-stjernet hotel, der ligger med udsigt til hele Tórshavn. Vi kunne først få værelset til klokken 2, så vi begyndte med at udforske øerne med det samme, og hvilken fantastisk oplevelse. Op igennem skyerne og ned ad stejle bjergveje. Healey'erne havde rigtigt noget at bruge de store motorer til. Der går løse får alle vegne og løse gæs, små hyggelige bygder med huse i alle farver, ny veje og lange, spændende tunneller, nogle uden lys i og nogle enkeltsporede med vigepladser. Efter en begivenhedsrig dag ankom vi til vores første aften og nat på hotellet.

Efter en god morgenbuffet startede vi tidligt næste morgen med at køre over bjerget sydpå til Kirkjubour med gamle, smukke kirkeruiner og et museum fra 1700-tallet. Alt foregik i flot solskin. Videre derfra op til byen

Vestmanna, hvorfra vi sejlede ud og så fuglefjelde og dybe grotter, en helt fantastisk oplevelse. Videre mod Sak-sun, som ligger inde i landet ved en stor sø. Igen en stor oplevelse når man ser den lille, gamle kirke imellem de høje bjerge. Hjem til hotellet igen, godt trætte. I aften skal vi spise færøsk buffet, der består af bl.a. hvalspæk, hvalboffer, tørret fisk, skærpekod (lufttørret lam), fårehoveder, en slags fiskeboller og andet.

På tredjedagen tager vi færgeren til Klaksvik, en halv times sejl tid. Oen hedder Bordoy og hænger sammen med to andre øer, Kunoy og Vidoy med dæmninger. Samtidig findes der tre store tunneller, så man som bilist kan køre rundt og se det hele. På Kunoy er der et bjerg på 830 m, som kan køre tværs igennem. Vi kørte ud til en bygd der hedder Muli ad en



Op gennem Jylland.



Elmars biler.

Stort billede: Gæs i vejsiden.



Får alle vegne.



Ved verdens ende.



meget dårlig vej, man føler den lå ved vedens ende. Da vi nåede derud bestod bygden af 4 huse, men fantastisk flot, det var det.

Fjerde og sidste dag skulle vi besøge øen Vagar. En halv times færge fra Vestmanna. På denne ø ligger øernes luftnavn og deres største indsø. Vi besøgte Hans Elmar Poulsen og hans veteranbiler i Vatnsøyra, videre derfra til byen Midtvágur, derfra til bygden Bour, hvor vi kan se til andre øer, samt se klippeformationen "Kæmpen og Kællingen". Vi gør holdt her og nyder det flotte vejr, bjergene og byen, det hele os af skønhed. Jeg forstår godt hvorfor færingerne er stolte af deres land.

Tilbage til hotellet, sidste aften, pakke, spise, drinks. Næste morgen går det igen mod Danmark med Norrona. Vi kom hjem med Healey'erne uden en ridse i lakken.

Det har været en uforglemmelig tur, som jeg kan anbefale til alle.



Vejen til Bour. Find bilen!



Op gennem skyerne.



Ford TT lastvogn 1922 ved siden af Ford A 1930. På lastvognens førerhus står Vatnsøyra Bilsavn, hvilket betyder Vatnsøyrars Bilmuseum.

Derefter giver vi ordet til Leif Gr. Thomsen, som også har ladet sig inspirere til månedens vitstegning af opholdet på Færøerne:

” - kommer I forbi så kig indenfor.” Sådan skrev vort medlem Hans Elmar Poulsen i VT nr. 274, april 1999, da han fortalte om veteranbilklubben på Færøerne.

Nu i september var Lillemor og Deres udsendte medarbejder en tur ude på de atlantiske øer, og en dag besøgte vi Vargar, øen med flyvepladsen, og netop her, i bygden Vatnsøyra med frit udsyn til landingsbanen, bor Hans Elmar Poulsen. Vi ringede til ham og spurgte, om det passede, at vi kiggede indenfor, og han svarede: ”Kom med det samme.” På en sidevej bor Hans Elmar Poulsen sammen med fru Kirsten. Lige ved siden af ligger familiens fabrik for vinduer etc., og på den anden side af vejen er Hans Elmar Poulsens bilmuseum, for det er faktisk det, det er.

Det er ganske sært at komme lige fra den overvældende færøske natur med lavthængende skyer omkring fjelde og fritgående får på vejene, og så ind i en samling af veterankøretøjer, der bærer præg af, hvad der fandtes her i sin tid, og så ejerens helt specielle juveler.

Når man færdes på Færøerne i dag

på de helt eminente veje med broer og tunneller og mængder af ny biler, der optræder i et antal så man skulle tro at sådan en får en færing da til konfirmationen, så kan man godt forestille sig, at bilismen er kommet ind ret sent, fordi de gamle veje og stier ikke har været til det. Den første bil, en Ford TT lastvogn, kom da også først i 1922, og det var i Tórshavn. Siden kom der flere til, og typerne har været lig dem, der var populære i Danmark.

Hans Elmar Poulsens store ønske er at kunne lave en repræsentativ samling af de køretøjer, man har kendt på Færøerne gennem tiderne. Da de helt gamle køretøjer var væk, rustet bort simpelthen, har man været nødt

til at finde dem andetsteds, og to perler i samlingen må siges at være Ford TT lastvognen fra 1922, svarende til Færøernes første bil, og så Ford T touring fra 1913 med så lavt et fabriksnummer, at den tilhører den første million

30'erne er repræsenteret ved Ford A, Chevrolet og Buick personvogne, idet de ligesom i Danmark er trolige eksempler på vogne, der sås dengang. Den ene Ford A, coupéen, er hentet ovre hos Hershey i USA, så man bekræftes i tidligere tiders erfaringer om, at på de ydmyge steder træffer man berejste mennesker.

I 50'ere-afdelingen er der en Chevrolet 4-dørs sedan 1953, som den ældre gruppe husker var særdeles al-



Mellem Ford Anglia 1963 og Chevrolet coach står Ford A coupé 1930, den fra Hershey's.



På Ford T 1913 ses en betydeligt nyere færosk nummerplade med kun vante.



Buick 1935. Denne vogn har tilbragt hele sit liv i Danmark og kommer fra det nordligste Jylland.





FÆRØERNE LOKKER

mindelig som hyrevogn. Den er hentet oppe i det nordligste Sverige, og den er forstås urestaureret. Årgangsmæssigt følges den med en Bentley SI fra 1956, som er hentet hjem fra Oslo. Hvorfor en Bentley? Hans Elmar Poulsen blev ikke spurgt, men det kunne jo tænkes at det er fordi Kong Frederik jo var kunde hos Bentley og ejede et par stykker gennem årene.

Samlingen afsluttes med en Ford Anglia fra 1963, den med den skrå bagrude og overkvadratisk motor.

Af motorecykler sås en Nimbus 1952 med sidevogn, ex hæren.

"Og nu skal vi op og have kaffen", siger Hans Elmar Poulsen, og vi spadserer over på den anden side af vejen, hvor fru Kirsten har dækket op med kaffe og kage. I den hyggelige stue får vi en god snak om alt muligt andet end gamle biler, for på sådan et sted må vi snakke om fortiden på



Chevrolet coach 1931.

Mens fotografen arbejder får Hans Elmar Poulsen sig en sludder med Solveig Thomsen.



Bentley SI og Chevrolet 1953.



havet. Faktisk er vi i en pionerfamilie, for fru Kirstens farfar var den første, der slog sig ned på Vatnsoyrar, og blev dermed grundlægger af bygden. Hans Elmars far var sømand og dykker, dykkerhelmen pryder i dag entreen. Hans Elmar selv begyndte i sin tid med at stikke til søs som kok på en hvalfanger. Siden lærte han snedkeriet og ejer nu en fabrik for fremstilling af vinduer. Der er 6 børn i ægteskabet og de to af drengene fører nu fabrikken videre, så de gamle kan få lidt mere tid til at tænke dybere over tilværelsen.

Fra det gæstfrie hjem lyder mange hilsener til DVK-medlemmer i Danmark, og min kone og jeg takker for en hyggelig eftermiddag i rare omgivelser.

RESTAURERING I POLEN - SKAL/SKAL IKKE?

Jeg har fået en bil restaureret i Polen, og dengang jeg fik bilen og var glad og optimistisk, anbefalede jeg dette for flere DVK-medlemmer. Nu, hvor bagklogskabens ulidelige klarsyn har indfundet sig, tror jeg at de, som overvejer for og imod, kan have interesse i at høre om mine erfaringer.

Baggrunden var, at jeg fra 1979 til 2002 havde en Lancia Aprilia Farina Trasformabile, som jeg stadig - helt ærligt - mener er den skønneste bil, der nogensinde er fremstillet. Under arbejdet med en artikel om "Lancia i Danmark" fandt Ole Emil Riisager ud af, at der fandtes endnu en Aprilia Farina Trasformabile i en anden karrosserivariant på Fyn. Jeg måtte naturligvis se denne, og efter overvejelser for og imod endte det med, at jeg købte den og ved Ib Jensens mellemkomst fik den restaureret i Polen af Jan Peda.

Jeg havde en kontrakt, som specificerede, hvilke materialer jeg skulle købe; men det holdt ikke. Jeg måtte købe mere end specificeret.

Da bilen var færdigrestaureret, var jeg begejstret! Lak-, plade- og sadelmagerarbejdet var meget fint, og jeg har stadig kun positivt at sige om dette.

Det var mindre godt med det, jeg ikke kunne se. Efter ganske få kilometer stod det klart, at motorens lejer var problematiske, selvom motoren i henhold til kontrakten skulle have været renoveret. Uden beregning ordnede Jan Peda motoren, hvilket var som det skulle være; men det betød, at jeg måtte bruge tid og penge på at få bilen frem og tilbage til Polen, og der gik en lang periode, før jeg kunne komme ud at køre i bilen.

Omsider kunne jeg hente bilen i Polen. Da jeg fik den overdraget af Peda junior, viste det sig, at han havde kørt ca. 1000 km. i den. Det betød, at den pæne nye kaleche var fuld af sorte fingeraftryk. Jeg fik blot at vide, at jeg som kemiker nok vidste, hvordan jeg kunne rense kalechen. Det var

imidlertid værre, at motoren havde en kraftig tændingsbanken. Peda junior kunne ikke høre dette, og jeg ved ikke, hvor mange km., han havde kørt med denne banken. Jeg skulle nå en færge om aftenen og prøvede at stille på tændingen, uden at det hjalp. Det har siden vist sig, at den bankede, fordi den var kokset til. Karburatoren trak falsk luft, og for at kunne gå jævnt fik den alt for fed blanding. Jeg har selv måttet bruge tid og penge på dette i Danmark.

Omsider skulle bilen ud at køre. Desværre kørte den ikke som en Aprilia burde. Forklaringen var, at den var helt gal med forakslen, som i henhold til kontrakten skulle have været renoveret. Jeg måtte selv demontere hele fortojet og køre det til Polen. Det blev renoveret, og jeg fik det atter monteret. Alt i alt kostede det mig penge samt en masse tid, jeg ikke havde, hvorfor der gik meget lang tid, før bilen kom ud at køre.

Den kørte stadig ikke som den skulle. Dørene klappede; det viste sig, at der overhovedet ikke var monteret gummilister. Endnu en gang: Tid og penge. Den ladede ikke; laderelæet virkede ikke: Mere tid og penge. Det ene hjul var meget skævt, selvom det i henhold til kontrakten skulle have været renoveret. Ingen af hjulene var afbalanceret. Jeg er stadig overbevist om, at det bliver en dejlig bil, når alt dette er i orden.

På grund af alle problemerne gik der meget lang tid, inden bilen blev køreklar. I mellemtiden var min kone desværre blevet så syg, at det ikke længere var sjovt at køre i veteranbil. Bilen blev derfor langtidsparkeret på Sommers Veteranbil Museum - mange tak til Ole Sommer! Sommeren 2002 skulle bilen omsider ud at køre; men den havde ikke kørt ret langt, før differentialet, som ifølge kontrakten skulle have været renoveret, brød



sammen. Peda var ikke indstillet på at gøre noget ved dette, så jeg måtte selv finde og købe et andet samt spille en masse tid, jeg ikke har, på at demontere det. (Det er meget besværligt på en Aprilia!) Under dette arbejde opdagede jeg, at drivakslerne, som også skulle have været renoveret, var meget slidte! Bilen havde kun kørt 3700 km siden restaureringen (Peda junior havde kørt de 1000), og som gammel Aprilia-ejer havde jeg naturligvis været omhyggelig med smøring af drivakslerne. Jeg tilbød Peda, at jeg selv klarede differentialet, hvis han klarede drivakslerne, da det var helt indiskutabelt, at det var gammelt slid. Jeg fik et lodret nej!

Det må være op til den enkelte at vurdere, om jeg har været krakilsk og kværlantisk, samt om det er en god idé at få en bil restaureret i Polen. Min egen konklusion er, at hvis nogen, dengang jeg overvejede skal/skal ikke, havde fortalt mig det, jeg ved i dag, havde jeg været vedkommende dybt taknemmelig. Derfor denne beretning.

Jørgen Hansen.





Chevrolet Master „85“ 1939

4-dørs sedan

Tekst og foto: Hans Pedersen

Nutid, datid og fremtid, særdeles ofte bliver man mindet på det. Man ser måske et gammelt hus og tænker på barndommens ferier, man ser måske et flot gammelt møbel og spekulerer på dets oprindelse og historie. Hvad mon det har oplevet?

Nuvel, vi lever naturligvis alle i nutiden, det er her og nu det hele foregår. Men helt undgå datid og fremtid kan vi vel ikke? Faktisk er det lidt forvirrende, specielt hvis man som jeg holder af det hele. Jeg holder af alle de gamle køretøjer, kan vældig godt lide mit nutidige køretøj og filosoferer også om, hvordan mon det hele bliver i fremtiden.

Med månedens køretøj kommer det hele på prøve.

Altså begynder jeg i nutid, idet jeg skal finde et interessant køretøj, ringe til ejeren og aftale et besøg. Godt fastnettelefonen og mobiltelefonen er opfundet. Det gør det hele lettere.

Jeg skal en tur til Billund, og det vil formentlig ikke volde besvær. Men præcis hvor i Billund ved jeg jo ikke, så i nutidens bil stiller jeg blot ind på navigationsanlægget, og bilen finder så at sige selv vej frem til den

herlige Chevrolet fra 1939. Fra en bil anno 2002 med navigationsanlæg og direkte over i en Chevrolet 1939, det giver stof til eftertanke.

På vej til Billund går mine tanker tilbage til sidst jeg havde en Chevrolet 1939 mellem mine hænder. Det har vel været omkring 1960, jeg var kun 11-12 år gammel, og min far kendte en mand der ejede en Esso benzinstation. Og ikke nok med det, manden handlede med biler. Bag Esso-bygningen stod de udrangerede gamle biler, og dem havde jeg fri adgang til. Dengang anede jeg jo ikke, hvad det hele gik ud på. Jeg fornemmede vel blot at det var gamle, udslidte biler, som ikke mere kunne bruges, og som derfor var kørt ud bagved. Jeg fik den besked, at jeg blot kunne more mig derude på marken. Når jeg tænker tilbage var der mange berømte biler, som jeg siden hen i mit voksne liv stiftede bekendtskab med, dog med den forskel, at de nu er forvandet til smukke veteranbiler.

Netop Chevrolet 1939 legede jeg dengang meget i, thi det var en specielt bygget ambulance, og det var jo lige noget for en 12-årig knægt. Jeg sad bag rattet og forestillede mig at bilen kørte ud ad landevejen med fuld udrykning. Jeg så mig selv som den

perfekte chauffør, der beherskede bilen 100%.

På et tidspunkt kom bilen ind på værkstedet, den skulle hugges op og bruges som reservedele. Jeg fik de små opgaver med at skrue alle småting af, håndtag, instrumenter o.s.v. I dag ville jeg give en bondegård for at gense den mark udenfor Randers, hvor der stod alle disse gamle biler. Der har været de første 30-40 stk. Du milde, det gør helt ondt blot at tænke på det . . .

Og her i Billund står jeg så igen foran sådan en Chevrolet 1939, en stor og flot bil der repræsenterer USA på værdig måde. Der er nu noget over de USA-biler, i hvert fald set med mine øjne. Inden mit møde med denne Chevrolet opstår det sædvanlige spørgsmål: Hvordan var det nu lige det begyndte med netop dette mærke?

Det begyndte hverken med landbrugsmaskiner, symaskiner eller cykler, som det jo ofte har gjort.

Nej, det begyndte på en måde med ganske almindeligt tapet. Ja netop, ganske almindeligt tapet som vi alle har på væggene i vore boliger.

William C. Durant levede fra 1860 til 1947. Som ung kom han i lære i



sin bedstefars tømmerhandel, men der skulle ske noget andet og noget mere for den unge Durant, og det blev så til bilindustrien. Han havde bl.a. overtaget Buick Motor Co. i 1904, og dermed skabt begyndelsen til det senere General Motors, som så dagens lys i 1908. Desværre mistede han firmaet til nogle finansfolk blot 2 år senere. Han arbejdede ihærdigt for at erobre General Motors tilbage, og hertil havde han brug for et nyt foretagende og nye biler. Han organiserede Little Motor Car Company i Flint, Michigan. Til en lidt større bilmodel valgte han navnet Chevrolet. I 1908 besøgte William C. Durant Paris, og på hans hotelværelse bemærkede han noget særdeles flot tapetmønster. Mønstret var netop det senere kendte Chevrolet varemærke. I Paris klippede han et hjørne af tapetet, tog det med sig hjem, idet han var helt klar over, at det ville han få brug for til et eller andet bilmærke i fremtiden.

Vi skal frem til 1914, inden det kom i brug. Første gang på hans model Light Six.

Den første Chevrolet så dagens lys i 1912.

Chevrolet Motor Co. blev stiftet den 3. november 1911 af Louis Chevrolet og hans ven Etienne Planche og forretningsmanden William Crapo Durant, og Classic Six fremkom i 1912. Det var store og tunge biler, og de var ret dyre. Fabrikken indså hurtigt, at salget ikke ville blive ret stort. Så allerede i 1914 benyttede han sig af en 4-cyl. motor, og døbte bilen om til Chevrolet Serie H.

Navnet Chevrolet stammer som

nævnt fra motorkøreren Louis Chevrolet, der levede fra 1878 til 1941. Han var født i Schweiz, men voksede op i Frankrig, og kom allerede i 1900 til USA. Der arbejdede han for flere forskellige bilimportører og bilproducenter. Bl.a. hos Buick Motor Co., hvor han var chauffør for William Durant. Det var i 1907, og førte til, at han sammen med William Durant og sin ven stiftede Chevrolet. Samarbejdet ophørte igen i 1913. Senere dannede Louis Chevrolet sit eget firma, Frontenac Motor Corporation, som senere igen med stort held bl.a. byggede 4- og 8-cyl. racerbiler. I 1914 havde William Durant 3 Chevrolet modeller på programmet. Den mindste var Serie H, som var af samme størrelse som Little, men havde en helt ny topventilet motor på 2,8 liter og 24 hk og fandtes med 2 karrosserityper, Baby Grand Tourer og Royal Mail Roadster. Dernæst Light Six Serie L, baseret på på Little Six, og til sidst den gamle Classic Six, som nu havde taget hul på sin sidste sæson.

I 1915 udgik de 6-cyl. motorer, og Chevrolet fandtes nu kun med én motortype. Serie H motoren blev fremstillet af Durants Mason Motor Car Co. i Flint, Michigan USA og blev også benyttet i den ny model, som skulle blive den første masseproducerede Chevrolet. Det var Serie 490, opkaldt efter prisen på 490 dollars.

Ford og Chevrolet sloges

om kunderne. F.eks. blev der i 1917 solgt ca. 625.000 Ford T, medens Chevrolet kun solgte ca. 58.000 biler.

Den 2. maj 1918 blev Chevrolet indlemmet i General Motors-imperiet, og samme år begyndte man også at fremstille lastbiler.

William Durant mistede mange ledende medarbejdere, bl.a. Louis Chevrolet, Charles Nash, som startede sit eget firma, Walter P. Chrysler, som var en af vicepræsidenterne i GM og ansvarlig for Buick. Han forlod GM i marts 1920.

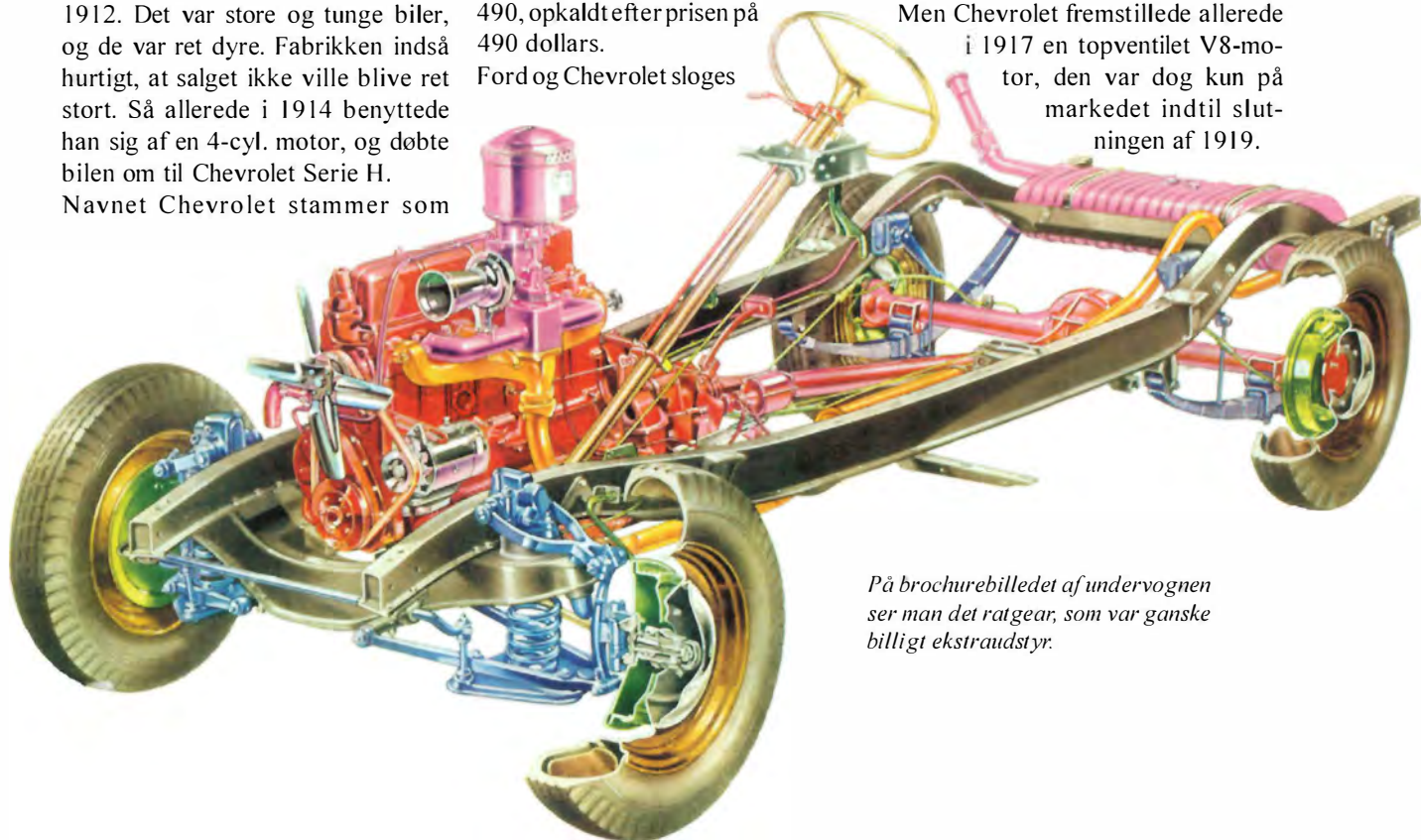
Durant måtte investere flere og flere af sine egne penge for at holde aktiekursen oppe, men det lykkedes ikke. I november 1920 trådte den rige du Pont-familie til med hjælp fra bankieren J. P. Morgan.

De betalte Durants gæld, og Durant måtte opgive sin stilling og fratrådte omkring 1. december 1920.

Ny præsident for GM blev Pierre S. du Pont, og han ville lade navnet Chevrolet udgå. Han blev dog overtalt af vicepræsident Alfred P. Sloan, og Chevrolet-navnet fik lov at leve videre. Og det førte jo til, at mærket blev USA's største på mindre end 10 år.

Mange forbandt Chevrolet med 4-cyl. motorer, i hvert fald fra firmaets begyndelse og de næste knap 2 årtier.

Men Chevrolet fremstillede allerede i 1917 en topventilet V8-motor, den var dog kun på markedet indtil slutningen af 1919.



På brochurebilledet af undervognen ser man det ratgear, som var ganske billigt ekstraudstyr.



En anden vigtig dato i Chevrolet's historie er den sidste lørdag i december 1928. Da præsenterede Chevrolet sin kendte 6-cyl. motor på dengang 3,18 liter, 46 hk ved 2000 omdr./min., en motor der fik en lang, lang levetid. Den enkle, topventilede motor med 3 hovedlejer vakte ikke særlig opmærksomhed. Man skrev dengang, at hver del kun lige var fremstillet som værende "god nok", men heller ikke mere. Grundkonstruktionen af „Cast Iron Wonder“ støbejernsunderet - var dog i produk-

tion i over 30 år. Men det skal nævnes, at motoren i 1937-modellerne var meget ændret, så der faktisk var tale om en ny type motor med kortere slaglængde og større boring, og nu med 4 hovedlejer. Den type motor var monteret i alle Chevrolet-bilerne frem til ca. 1958, d.v.s. i mere end 18 mill. køretøjer.

Fra begyndelsen af 1924 blev Chevrolet ledet af den danskfødte William S. Knudsen (1879-1948). Han havde tidligere været Fords fabrikschef og der været ansvarlig for produkti-

onen af Eagle-bådene til den amerikanske flåde under 1. verdenskrig. William Knudsen sørgede også for, at General Motors fik egen samlefabrik i København fra 1923.

I vort naboland Sverige begyndte man i marts 1927 at bygge en fabrik i Stockholm til General Motors Nordiska AB, og et år efter begyndte de svensk samlede Chevrolet-biler at rulle ud. Svenskerne var gode til deres arbejde, så gode at de i 1931 vandt førsteprisen blandt alle GM's udenlandske samlefabrikker. Alle sendte





en bil til bedømmelse i USA, og Sverige vandt på grund af særdeles godt håndværk. Fra Stockholm blev der også sendt biler til Finland.

I begyndelsen af 1920'erne interesserede Chevrolet sig meget for luftkølede motorer. Planen var at bygge 1000 luftkølede biler pr. måned i begyndelsen, og så slutte med 50.000 luftkølede biler om måneden i slutningen af 1923.

Men fakta blev noget ganske andet. Der blev kun bygget 759 biler, hvoraf de 239 blev kasseret inden de forlod fabrikken. Der blev rent faktisk kun solgt ca. 100 biler, de øvrige kom retur til fabrikken, hvor de blev op-hugget.

I dag kendes kun 2 eksemplarer af Chevrolet med luftkølet motor fra den tid. Langt senere – i 1959 – kom Chevrolet Corvair med en luftkølet 6-cyl. motor, men det er jo en helt anden historie.

Ellers er det velkendt at Ford og Chevrolet kæmpede om markedsan-

dele i USA. Man kan vel fastslå, at Ford vandt slaget i 1920'erne, medens Chevrolet vandt slaget i 1930'erne.

Da Chevrolet præsenterede sin 6-cyl. International 1929-model i december 1928 skete der noget afgørende. I løbet af ganske få år var Fords salgstal overhalet. Den topventilede, 6-cylindrede motor, hvis første formål netop var at tage konkurrencen op med Ford A, kom altså til at eksistere næsten uforandret i flere årtier, men dannede også mere eller mindre grundlaget for motorer i flere af GM's europæiske fabrikater.

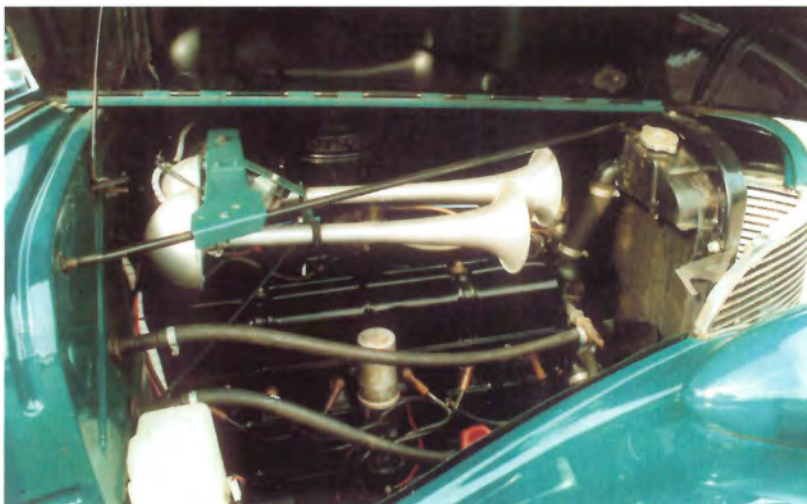
Chevrolet var rent teknisk foran Ford. Allerede i 1934 kom Chevrolet med uafhængig forhjulsaffjedring på en række modeller, og fra 1936 havde samtlige Chevrolet modeller hydrauliske bremses. Samtidig var Chevrolet et af de første bilfabrikater med polykromatisk lakering som standard. Karrosseriformerne udviklede sig udramatisk, 1939 var den første

årgang hvor Chevrolets forlygter så småt begyndte at synke ned i forskærmene – Ford havde på det punkt taget et hovedspring flere år før. Af samtlige amerikanske standardbiler var Chevrolet 1939 Master DeLuxe den som hurtigst accelererede fra 10 til 60 mph i højeste gear. Samme års Master „85“ var første årgang, der ikke kunne leveres nogen åben model af.

I nyere tid – op gennem 1950'erne, 1960'erne og 1970'erne – fremkom der mange flotte Chevrolet-modeller. Vi husker vel alle Chevrolet Corvetten med plastickarosseri, der første gang så dagens lys i 1952/53.

Igen bliver man fascineret af tiden dengang og bilens barndom. Det må absolut have været interessant at have været en Henry Ford, en William Durant, en André Citroën o.s.v. De har alle virkelig boltret sig med automobilen og dens mange muligheder. Nu i 2003 ser det hele meget anderledes ud. Topcheferne i bilindustrien





har det svært, de skal spare på omkostningerne, fabrikkerne skal måske lægges sammen med andre, ja ingen ved noget om fremtiden.

Tilbage til månedens køretøj, Chevrolet 1939, der til daglig står parkeret i Billund hos Eigil Mathias Jensen. Hans far købte bilen fra ny i 1939, og snart efter udbrød 2. verdenskrig. Under krigen kørte bilen på gasgenerator. Eigils far dør i begyndelsen af 1970'erne, og bilen køres i garage, hvor den henstår i et par årtier, heldigvis godt og ikke mindst tørt. I slutningen af 1990'erne bliver den gamle fine Chevrolet renoveret. Der var ikke megen rust, men alligevel

bliver bilen skilt ad, og Eigil køber komplet nyt indtræk, nye gummilister m.v. fra USA. Motoren bliver blot gået efter, den fejler ingenting af betydning. I dag står den gamle Chevrolet som fabriksny i en smuk grøn lakering. Straks jeg åbner dørene kan jeg tydeligt se, at alt indtræk er nyt. En fryd for øjet. Også de helt nye gummilister omkring bl.a. vinduerne, jamen – det ser da bare rigtig godt ud. Selv om det i dag er en veteranbil, så kan den bruges uden problemer. Den både kører, styrer og bremses tilfredsstillende. Og jeg bliver aldrig træt af at kigge ud over sådan en lang motorhjelme og se landskabet stryge forbi. Indvendig er der

en vis hygge bag rattet. En god atmosfære simpelthen..

Og dreje bilen skarpt rundt og følge motorhjelmen, der yndefuldt – naturligvis - drejer med og ser så dejlig ud.

Modellen kørte også i Danmark som taxa og på langt chassis som lillebil op gennem 1950'erne.

I 1930'erne fik Chevrolet tilføjet navnet Master, og med hensyn til månedens køretøj fandtes den i 2 varianter, nemlig en Standard, i 39 kaldet „85“ (efter antallet af hestekræfter, det samme som Fords V8 ydede med en noget større motor) og en DeLuxe. Sidstnævnte med den forholdsvis nye uafhængige Dubonnet forhjulsaffjedring, også kaldet „knæled“. Disse „knæled“ havde ikke det bedste rygte, men ved god pasning og smøring var det såmænd ikke så galt, og i 39 blev systemet væsentligt forbedret.

I 1939 blev der fremstillet ca. 650.000 Chevrolet biler inkl. alle modeller. I løbet af året rundede Chevrolet de 15 millioner biler.

2. verdenskrig nærmede sig, og Chevrolet stoppede produktionen af civile køretøjer 1. februar 1942, bortset fra de mindste lastbilmodeller, og begyndte først igen den 3. oktober 1945.

TEKNISKE SPECIFIKATIONER:

Længde	4724 mm
Bredde	1779 mm
Højde	1765 mm
Akselafstand	2850 mm
Sporvidde for og bag	1460 mm
Egenvægt	1403 kg
Topphastighed	128 km/t

TIL SAMMENLIGNING PEUGEOT 406

4555 mm
1765 mm
1396 mm
2700 mm
1500 mm / 1482 mm
1325 kg
200 km/t

MOTOR

6. cyl. topventilet rækkemotor	
Slagvolumen	3,548 liter
Effekt	85 hk
Kobling	tør enkeltplade
Gearkasse	3-trins + bak
Gearskiift	bundgear, på både „85“ og DeLuxe var ratgear med vacuumhjælp billigt ekstraudstyr.
Transmission	baghjulstræk
Affjedring for	på „85“ halvelliptisk bladlæder, på DeLuxe skruefjedre og knæled
Affjedring bag	halvelliptiske bladlæder
Støddæmpere	hydrauliske, på „85“ enkeltvirkende, på DeLuxe dobbeltvirkende
Bremser	hydrauliske
Dækstørrelse	600 x 16
Elektrisk anlæg	6 volt
Pris i 1939	kr. 8600,00



Niels Brems

Niels Brems er død i en alder af 84 år. Han havde mere end noget andet medlem af DVK dansk bilhistorie i blodet, som direkte ætling af Danmarks første egentlige bilfabrikant, Brems i Viborg.



Dette stykke familie- og bilhistorie forskede han grundigt i, og han indlagde sig stor fortjeneste ved at nedfælde resultatet af sine undersøgelser i glimrende artikler i Veteran Tidende, delvis illustreret med forbløffende perspektiviseringer af de originale konstruktionstegninger, fremstillet af ham selv uden brug af computer. Også en model af en af de tidlige Brems-biler fremstillede han. Indtil for et par år siden deltog Niels Brems aktivt i løb med sin lille Citroën, som han selv havde restaureret ned til mindste detalje; det samme gjaldt en DKW motorcykel.

Vi vil savne en dygtig og venlig klubkammerat.

O.E. Riisager

Kaj Kjeldsen

Det er med sorg at vi må meddele at en af vore gamle, aktive venner er afgået ved døden den 6. december 2002, 88 år gammel.

Kaj Kjeldsen har gennem tiderne været ejer af mange forskellige biler, dog lå hans hovedinteresse for de tyske biler som Mercedes, BMW og DKW.

Kaj har deltaget i mange træf både i Danmark, Tyskland, Østrig og Sverige, specielt holdt ham meget af at køre bjerg-rally i Alperne, hvor han deltog med sin Mercedes Pagodemodel flere gange og modtog i øvrigt en førstepræmie for at være den deltager, der havde kørt den længste strækning for at deltage i rallyet.

På det tidspunkt, da Kaj deltog i det sidste bjerg-rally, var han fyldt 80 år, og såmænd købte han en Golf cabriolet på hjemturen til daglig brug.

Kaj var et meget udadvendt menneske og elskede samværet ved vores løbsarrangementer og klubmøder, men det sidste par år har han på grund af helbredet ikke kunnet deltage.

Med venlige tanker for gode oplevelser
Kurt Skov, Yngve Falk



KDAK?

Vi har modtaget følgende udtalelse fra Ole W. Berg, Odense:

I anledning af den senere tids debat om stiftelsen af en eventuel sjette KDAK klub benævnt KDAK Classic, skal jeg som talsmand for KDAK SPORT DANMARK og formand for KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB Sport Fyn udtale følgende:

Vi har naturligvis fulgt med i dagspressens og motorblades debat omkring en eventuel stiftelse af en sjette KDAK klub, som skulle være en genoplivning af det oprindelige Kongelige Dansk Automobil Klub. KDAK SPORT DANMARK og KDAK/F har dog indtil nu valgt at forholde sig passive, da vi nødt vil involveres i en – også for Hoffet – mindre heldig offentlig debat om brug af det kongelige navn. Denne indstilling ser vi os – efter den fornyede offentlige debat i december – desværre nu nødsaget til at afbryde. På forespørgsel i foråret (2002. Red.) fra Ringkøbing Motorhistoriske Veterandage (RMV) vedrørende brug af

navnlig forkortelsen (navnet) KDAK efterfulgt af Classic til bilhistoriske arrangementer gav vi denne tilladelse på visse vilkår, men uden økonomiske krav. Det gjorde vi ud fra det synspunkt, at den slags arrangementer – med kvalitet, som RMV selv betonedede – bør fremmes. RMV forholdt sig imidlertid ikke til vilkårene, som *alene* var beregnet på løbsarrangementer, men meldte ud med planen om en stiftelse af KDAK Classic uden yderligere forhandlinger med det bestående samarbejde mellem de fem etablerede KDAK SPORT klubber.

Omkring den planlagte stiftelse af KDAK Classic er vi uforstående over for dette forløb, ligesom RMV må være bekendt med, at man ikke anvender krone og løver i sit logo uden særlig tilladelse.

De bestående fem KDAK Sport klubber, som alle er stiftet i årene 1958-59, arbejder i øjeblikket på at skabe en KDAK organisation med en rummelig formålsparagraf, som omfatter fremme af alle fritids- og amatøraktiviteter omkring automobilinteresser. De grundlæggende organisationsrammer er planlagt til at være af-

sluttet ultimo januar 2003. Herefter vil vi have fornøjelsen at indbyde RMV's aktiviteter til at blive en del af denne organisation, baseret på almindelige demokratiske foreningsprincipper.

Med dette udspil håber vi at kunne medvirke til at skabe de – også navnemæssige – rigtige rammer omkring de vestjyske motorhistoriske løb.

....

Veteran Tidende kan tilføje at Kongelig Dansk Automobil Klub Sport Fyn som den mest aktive af de nævnte fem klubber er medlem af Danmarks Idræts-Forbund og af Dansk Automobil Sports Union og dermed tilsluttet Fédération Internationale de l'Automobile. KDAK Sport Fyn udsender hver anden måned et medlemsblad i A5 med firefarvet omslag og i det nummer, vi har set, et sidetal på 32. Det indeholder dog også vedtægter, formandsberetning og DASU's løbskalender for 2003. Man kan finde klubbens hjemmeside på adressen www.kdak.dk og i øvrigt læse om KDAK i Veteran Tidende 307, januar 2002.



Tredje kapitel

Sommer og efterår

I sit portræt af Ole Sommer skriver Claus Frausing denne gang om bilbyggeren.

Drengedrømme har det ofte med ikke at blive til noget - i hvert fald ikke mens man er dreng. En vilkårlig hændelse sætter et stop for drømmeriet. Man fik måske aldrig den læreplads, man havde drømt om. Eller man kom aldrig ud at rejse, fordi kæresten blev gravid. Forpligtelsen bandt en, men drømmen levede videre, lagde sig blot til hvile et sted i sjælen indtil den dag, hvor man så at sige rejser tilbage for at hente sig selv, fylde hullet ud.

¹ 1946.

Vi er tilbage i halvtredserne i en tid hvor SU enten var en karburator eller betød Svar Udbedes, alt efter ens socialstatus, kondomer var noget, man flovede sig over at købe, og abort var noget pigerne fik udført på et køkkenbord, mens kæresten holdt udenfor med motoren i tomgang, nervøst ventende...

Ole Sommer drømte dengang om at blive bilbygger i Italien. Det var der, tingene skete. Der var spændende bilværksteder i snart sagt hver en landsby, som fostrede den ene firehjulede skønhed efter den anden. Motormæssigt var han stadig mest til de lange slaglængder og helst med seks i række og overliggende knaster, men Lancia-fabrikkerne lavede stadigvæk, selv længe efter den talentfulde grundlæggeres død i 1937, nogle af verdens mest begavede og dristige konstruktioner, syntes han, og for en connoisseur in spe var Lancia mærket. Bertone og Farina skabte bilverdenens skønneste haute couture. Og ja, så var der altså lige Enzo Ferrari, forhenværende racerfører og

teamchef hos Alfa Romeo igennem 1930'erne, som var begyndt for sig selv for få år siden¹. Sådan set var Ferrari allerede "fjenden", men i Maranello byggede man biler i hånden, og især Ferraris Barchetta'er, satte stærke følelser i gang hos den vordende bilbygger.

Han var godt på vej med overstået praktik på bilfabrikkerne i Coventry og Bradford og snart færdig som civilingeniør med automobilteknik som speciale og ikke mindst med idealismen i god behold. Faderens tidlige død satte imidlertid den berømte stopper for drengedrømmen. Jeg fik en forpligtelse, siger han. Men drømmen var der stadig, den gik blot i hi, til det igen blev "sommertid".

Min far havde forsøgt sig som bilbygger. SI blev præsenteret på den Internationale Automobiludstilling i Forum i København i marts 1950. Grundideen var anvendelse af en engelskbygget motor, gearkasse og bagaksel, mens de øvrige komponenter skulle produceres i Danmark under anvendelse af datidens håndværkstraditioner. Karrosseriet blev derfor opbygget med asketræs skelet. Måske ikke den mest ophidsende konstruktion, men det var et seriøst forsøg på at etablere en dansk bilproduktion efter krigen. Projektet faldt, mest på grund af ringe udsigt til toldbeskyttelse, og godt det samme, mener han i dag, når man ser bilindustriens vilkår.

Bilen står på mit veteranbilmuseum, men jeg fik desværre doneret den til

SI kom aldrig i produktion. Det blev kun til det ene eksemplar, som imidlertid gjorde nytte i perioden 1950 til 1957 som firmabil for E. Sommer A/S's drifsleder gennem mange år, Borge Henriksen. Bilen tilbagelagde 150.000 km for den kom på pension. Billedet er fra Sommers stand på Forum-udstillingen, hvor den stod sammen med Jaguar og Jowett.

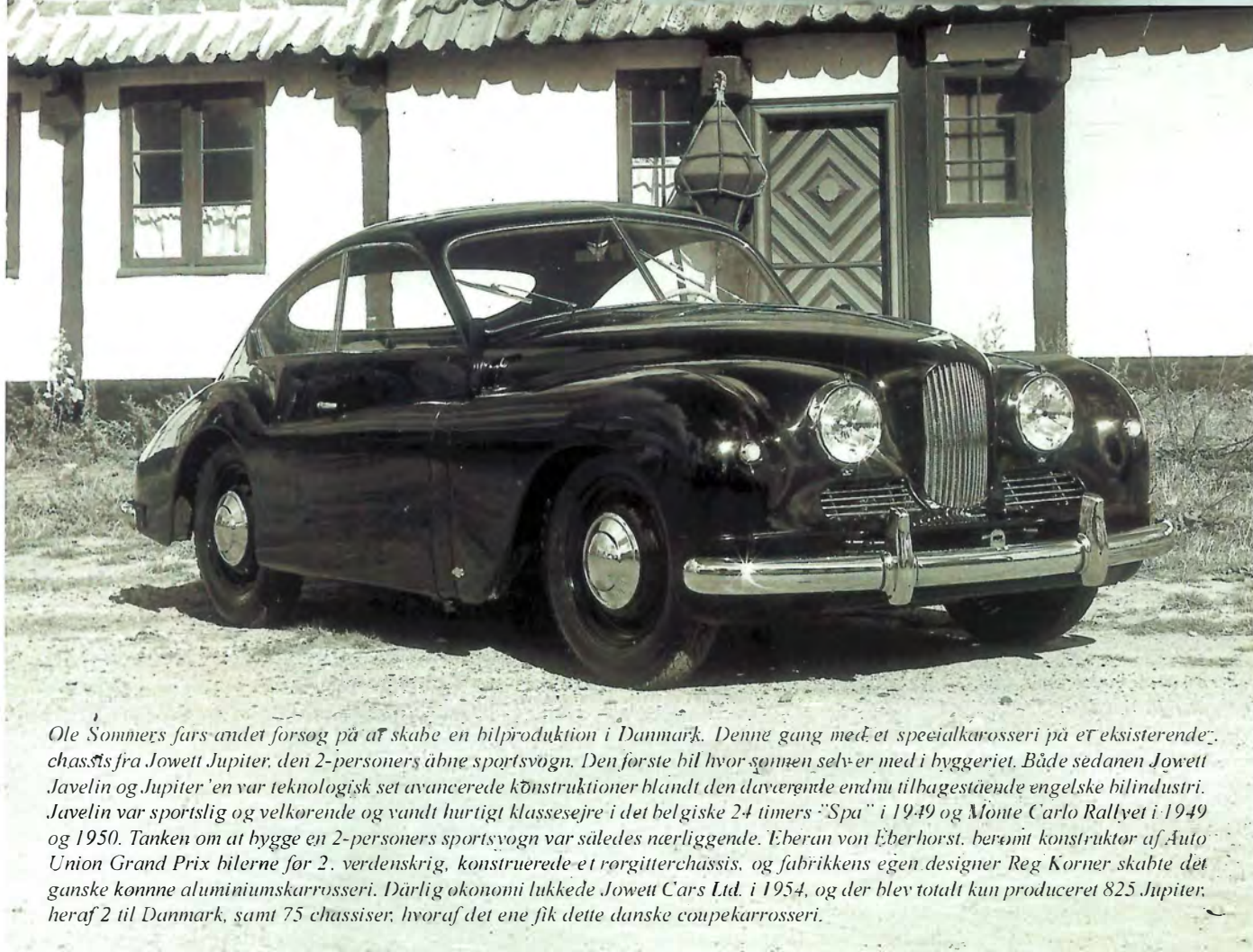
Teknisk Museum, før jeg selv tænkte på at etablere et museum. De flinke mennesker i Helsingør har imidlertid lånt mig bilen tilbage på ubestemt tid, og det er jeg glad for.

Du byggede også en bil sammen med din far.

Ja, både og. Vi byggede et coupekarrosseri på et Jowett Jupiter sportsvognschassis i 1951. En ganske pæn bil, når jeg selv skal sige det, og særdeles velkørende. Jupiter vandt Le Mans tre gange i sin klasse, husk lige det, og vores coupe var af aluminium og derfor på det nærmeste vejrbestandig. Vi formede den ved hjælp af et gitterværk af tynde svejsetråde, hvorover karrosseripladerne blev banket op i hånden.

Var det et seriøst projekt, eller legede I bare?

Det var skam seriøst nok, selvom det også var sjovt. Min far søgte at virkeliggøre et begrænset projekt med produktion af sportsvognskarrosserier. Det her var prototypen, en Fixed Head Coupe, men produktionsomkostningerne var alt for høje, og projektet var allerede skrinlagt, inden min far omkom.



Ole Sommers fars andet forsøg på at skabe en bilproduktion i Danmark. Denne gang med et specialkarosseri på et eksisterende chassis fra Jowett Jupiter, den 2-personers åbne sportsvogn. Den første bil hvor sønnen selv er med i byggeriet. Både sedanen Jowett Javelin og Jupiter'en var teknologisk set avancerede konstruktioner blandt den daværende endnu tilbagestående engelske bilindustri. Javelin var sportslig og velkørende og vandt hurtigt klassesejre i det belgiske 24 timers "Spa" i 1949 og Monte Carlo Rallyet i 1949 og 1950. Tanken om at bygge en 2-personers sportsvogn var således nærliggende. Eberan von Eberhorst, berømt konstruktør af Auto Union Grand Prix bilerne før 2. verdenskrig, konstruerede et rørgitterchassis, og fabrikkens egen designer Reg Korner skabte det ganske kunnne aluminiumskarosseri. Dårlig økonomi lukkede Jowett Cars Ltd. i 1954, og der blev totalt kun produceret 825 Jupiter, heraf 2 til Danmark, samt 75 chassis, hvoraf det ene fik dette danske coupekarosseri.



Ole Sommers første egenhændige forsøg på at skabe en bil omkring 1959/60. Udgangspunktet var hovedsagelig solide Volvo komponenter og et karrosseri skabt i fællesskab men ikke uden sværds slag med hr. Stensnæs, som foruden at være en fremragende dygtig pladesmed også var kunstnerisk anlagt. Ingen vidste på det tidspunkt at Volvo-fabrikkerne selv have en sportsvogn, P1800, på vej, så Volvo Special forblev enestående i bogstavelig forstand.

Eksisterer bilen endnu?

Ja da, og i bedste velgående. Den var for resten gennem en årrække ejet af bilhistorikeren Anders Ditlev Clausager, som nu er chefarkivar hos Jaguar Daimler Heritage Trust i England.

Er den hvide Amazon Coupe dit første egenhændige bilbyggeri?

Ja, nu skulle det være. Det blev en "Volvo Special", der blev bygget i 1959/60 på et sænket og afkortet Volvo varevognschassis, type 445, med en 4-cylindret, topventilet B16 motor, som vi trak lidt bagud. Ideen til coupéen fik jeg fra Volvos uheldige P1900, den med den amerikanske plastickarrosse, som jeg også har stående på museet, og som kun blev lavet i 67 eksemplarer. Jeg så en mulighed for at lave en lille dansk serie af Volvo-baserede Sports Coupe'er.

Du byggede karrosseriet op af svejsetråd, ligesom Jupiteren. Var det noget din far havde lært dig, eller var det sådan, man gjorde?

Jeg satte mig egentlig ikke ind i, om det var sådan, man gjorde, men det var sådan, vi gjorde. Det var også en meget naturlig måde at gøre det på. Hvis man vil formgive noget tredimensionelt, som en karrosse er, er det utroligt svært at tegne sig til et fornuftigt resultat. Det skal formes i fuld størrelse og sådan er de fleste velformede biler også blevet skabt. Resultatet skal bedømmes tredimensionalt, og i stedet for at lave det i plade og kassere arbejdet, er det meget lettere og billigere at lave et gitter, som man let kan lave om på. Da vi havde lavet gitteret, fik pladesmeden til opgave at banke karrosseripladerne ud efter rumgitterets form. Det kom der da et meget pænt resultat ud af.

Det er da ellers noget af en hybrid.

Det kommer da an på, hvad du mener med det? Det er rigtigt, at den er lavet af "forhåndenværende" materialer. Amazons kølergitter og forskærme, Amazons originale bagrude er anvendt som forrude og bagruden er fra en Jaguar XK 150. Men Volvos egen P1800, som præsenteredes kort tid efter, er da også et "sammenbragt barn".

Det er da ellers noget af en hybrid.

- ?

Gå hjem og repetér din barnelærdom². Hybrid eller ej. Vognen havde tre tilfredse ejere inden jeg købte bilen - eller resterne af den - hjem til museet for dyre penge i 1968.

En af Ole Sommers utraditionelle ombygninger. Volvo 142 med Jaguar XK motor og små 200 heste, som han ikke var velset for hos Volvo-ledelsen i Göteborg. Alt hvad der stod Volvo på skulle udstråle sikkerhed. Denne her var en vild krabat, der endte sit korte liv i et utilsigtet forsøg på at gennembryde Berlin-muren i utide.

En af ejerne var for resten en frisør i København og hans familie påstod, at jeg var årsag til at han, frisøren, kom til at stamme. En dag på vej i bilen over Kongens Nytorv forlod rattet pludselig ratstammen. Bilens konstruktør slår en skraldatter op. Der skete ikke noget, men oplevelsen var selvfølgelig ret traumatisk for manden, og de påstår altså, at det var derfor, at han kom til at stamme.

Næste ejer havde tilfældigvis familie på samme vej, hvor jeg boede. Det var efter jeg var blevet gift, og han kom på besøg engang imellem. Det var som oftest mørk aften, når han kom og ringede på og sagde: Hr. Sommer, jeg synes De skulle komme ud og hilse på guldfiskene i mit bagagerum. Bilen havde en utæthed i bagagerummet, indrømmet, men ejeren påstod, at han holdt guldfisk i det. Munter mand.

Vi satte den som sagt i stand nogle år senere og den eksisterer i vores samling. Den var et forsøg som forliste, men vi havde det sjovt, mens vi lavede det.

Du 'fiflde' med en masse uautoriserede ombygninger, har jeg fundet ud af.

Hvis du med dit ordvalg mener, at vi brugte kneb, så er svaret nej. Hvad angår det uautoriserede, så ja. Jeg lavede ganske rigtigt nogle ting, der var anderledes, fordi jeg havde lyst til det. Vi tog for eksempel nogle helt almindelige Volvoer og lagde heftigere motorer i. Jeg blev især upopulær hos Volvos topledelse, da jeg lagde en 200 hestes Jaguar motor i en Volvo 142. Det blev for øvrigt en pragtfuld bil. Den kunne jo accelerere fra alt og alle, og vi fik gjort det sådan, at man ikke kunne se det ude-



fra. Den endte i øvrigt sine dage i et forsøg på at gennembryde Berlinmuren, men det var åbenbart et par år for tidligt². Bilen blev totalskadet og kørt til skrot. Det var ellers et projekt, som aldrig kunne lade sig gøre nu til dags, blandt andet fordi vi måtte skære fortojet i stykker for at få plads til maskinen. Men dengang var de bilsagkyndige folk med hår på brystet, og når man bragte en sådan konstruktion ind til biltilsynet, så... Der var blandt andet en mand, der hed Voltelen. Ham var der stil over. Han sagde ja eller nej, så det kunne høres. Han afprøvede bilen, man viste frem for ham. Kunne han lide resultatet, fik man papir på, at den var i orden. Der var ikke noget med mystiske beregninger og tilladelser fra her og der. Dengang var det mandfolk, som kunne forholde sig til, om det var en rimelig konstruktion. Så dem lavede vi flere af, og dengang kunne man lave den slags ombygninger uden at få problem med Toldvæsenet - altså afgiftsmæssigt. Senere fandt Toldvæsenet ud af at lukke også de huller, således at man skulle betale ekstraafgift, hvis man ændrede ydelsen på en given motor vistnok med mere end 20 %. Den regel gælder stadig. Og det med at lægge en anden størrelse motor i, kan slet

ikke lade sig gøre nu, uden man er hjemfalden til straf.

Jeg lavede også en Volvo 142 pickup, kraftigt inspireret af det danske afgiftssystem. Men den kunne Volvo-ledelsen i Göteborg heller ikke lide. Bilen kører endnu her små 30 år efter.

Så det var altså morsommere dengang end nu?

Ja, bestemt. Vi gjorde i øvrigt det samme med Jaguarerne. Vil solgte Mark II med en 2,4 liters motor og lagde senere en 3,4 liters i. Tilsva-

² Lektionen lærte mig, at Volvos sportsvogn P1800 var sammensat af Pressed Steel karrosseri, Lucas el-system, Girling bremses, Vanderwell plejstangsejer, Sankey hjul, Laycock overdrive, Dunlop dæk, SU karburatorer, Smiths instrumenter, Worcester ruder, Triplex sprinkler og sikkert også flere fremmedelementer. Det var nok det, han mente med et sammenbragt barn. En svensk bil, der var meget engelsk.

³ Bilens danske ejer kom ud for et trafikuheld i Vestberlin kort efter, at han havde fået bilen leveret, og endte faktisk i muren. Jaguars XK motor, som bilen var udstyret med, skulle ellers have gode forudsætninger, idet den blandt meget andet også var drivkraft i de engelsbyggede Scorpion kampvogne og Volvo har altid været en „panservogn“.



Ole Sommers svar på det urimelige danske afgiftssystem for biler: En Volvo 142 pickup til gule plader. Den faldt heller ikke i Volvo-fabrikkernes smag, så det blev også ved denne ene, som til gengæld ruller endnu.

rende for XJ 6 med 2,8 liter, som vi senere udskiftede med en 4,2 liter maskine med korrekt gearboks og udveksling i bagtøjet og det hele. Det kunne man gøre uden at komme i konflikt med afgiftsreglerne. Vi sørgede altid for at få den synet og godkendt i dens nye udformning, således at der ikke var nogen tvivl, hvis folk blev involveret i trafikuheld, om at bilen var lovlig. Vi "fiflede" ikke, og det var en sund business for os. Den mulighed er der også lukket for nu.

Ja, ombygningerne, men man kan da stadig bygge nye biler.

Ja, måske, men jeg bygger ikke flere. Det der med at bygge biler er ganske vist en sygdom, man kommer over, når man har været igennem processen, men efter nogle år bliver man angrebet igen. Der gik sådan cirka en lille halv snes år mellem mine forskellige bilbyggerier, men det er slut nu.

Du lavede også en spøjs bindingsværkbil.

Jeg havde været på en Volvo-rejse til USA i 1970 eller 71 og da jeg kom hjem, fik jeg lyst til at bygge en beach buggy. Jeg havde set de der sandløpper i Californien, og vores udgave blev selvfølgelig med Volvo kompo-

nenter. Det var egentlig ikke et bestemt design. Vi begyndte med en Volvo motor, forøj og bagtøj på gulvet på træklodser og så stod vi og stittede lidt ubehjælpsomt med nogle firkantede rør for at se, hvordan vi kunne forbinde dem med hinanden. Så den voksede organisk frem. Vi trak rør herfra og dertil og så videre. Et gitterværk med plasticplader i mellemrummene var beskyttelse imod regn og vejsnavs. Gitterværket kunne ligeså godt laves som et stabiliserende rumgitter, som vi langtidssikrede ved varmgalvanisering. Der var et firma, der havde en galvaniseringsstank stor nok til lige akkurat at kunne tage konstruktionen. Det var altså en progressiv udvikling, som så meget af det jeg har lavet gennem tiderne. En meget organisk proces. Der var en del af vore kunder, som fulgte med i det projekt og nogle lagde en ordre ind hos os. Jeg tror Jokeren kostede kr. 35.000. Der var en meget beskedent registreringsafgift, fordi den blev registreret som en varebil. Desværre kom den første oliekrise inden vi var færdige med den første serie.

Den gik da hurtigt over.

Ja, men den oliekrise er et forfærdeligt punkt at tænke på, fordi alt muligt gik i sort. Pludselig var der ikke

noget, der var muntert mere. Man måtte ikke køre i weekenden. Det var selvfølgelig sjovt den første weekend at spadsere på hovedgaderne i København uden at der var biler, men det var ret trættende for bilister at være udsat for det. Jeg havde kaldt den nye konstruktion Joker, og pludselig var der slet ikke plads til vittigheder mere. Det var i høj grad den der fuldstændigt sorte livsholdning, som vi alle sammen blev præget af, som medvirkede til, at jeg ikke turde sætte en ny serie i gang, selvom de syv, vi lavede, var solgt på forhånd. Det var dét, men også det var da sjovt, mens det varede.

Vi linede alle rammerne op inden vi begyndte at samle dem. Vi lavede jigs, og dem har jeg endnu. De var ret lette at lave værktøj til, fordi det var plane plader det hele. Derfor fik den også fladt tag og så fandt vi ud af, at den ville se dejlig dramatisk ud, når vi malede glasfiberpladerne gule og gitterværket sort. Det lignede bindingsværk og nogle af køberne satte da også blomsterkasser op udvendigt og stråtag på. Det var lige voldsomt nok, særligt da der også var en, der klistrede murstenstapet på. Det synes jeg var en lidt for stor "joke". Men køreegenskaberne var overraskende gode. Vi fik FDM's tekniker, der havde ansvaret for Jyllandsringen, til at lave en officiel vejprøve af den, og



den havde særdeles fine køreegenskaber. Aksel Japp hed han, dejlig mand. Det hang sammen med, at vi havde koncentreret vægten midt i køretøjet i forhold til Volvoerne, som har megen vægt ude i enderne af hensyn til crash-zonerne. Jeg var ikke spor interesseret i det der deformérbare, så vi flyttede motoren agterud og havde ikke noget overhæng. Det gjorde, at den var helt neutral i svingene. Den kørte faktisk fremragende og gik 155 på toppen. Selvom den var forfærdelig firkantet, var profilen gunstig. Den fyldte ikke så meget. Det havde været sjovt, hvis ikke vi havde haft den oliekrise, for så havde vi bygget nogle flere af dem.

Joker er måske den mest kendte af Ole Sommers kreationer, inspireret af de amerikanske sandlopper. Som så ofte i hans eventyr som bilbygger var timingen dårlig. Hvad der var ment som en - om end alvorlig - "joke" løb frontalt ind i oliekrise 1973, hvor det at brænde benzin af i sandklitter pludselig ikke blev anset for morsomt længere. Joker kørte som en gokart og tabte først pusten ved de 160. Der blev bygget syv i alt, som til gengæld vil holde "evigt" i kraft af dens nærmest uforgængelige materialer.

Den er i et tilfælde endt som logo for en andens virksomhed.

Det var et af de der punkter, som jeg helt ikke vil mindes om, fordi det irriterede mig dengang. Det var en ret aktiv biludlejer i Nordsjælland. Det kunne jeg ikke gøre noget ved det, men navnet kunne han ikke bruge. Netop den Joker kørte flere år som følgevogn ved cykelløb og det var god reklame for mig eller måske det var snarere ham biludlejeren, der fik gavn af det. Bilen var vældig praktisk til det. Man kunne stille ret mange cykler op på det flade tag. Men

det var en meget sjov periode⁴. Noget af årsagen til at jeg kastede mig ud i projektet var også, at vi mistede Jaguar-importen på det tidspunkt og den ny importør overtog hovedparten af vore medarbejdere. Bortset fra "boogie woogie", som hans kolleger kaldte ham, fordi han havde sådan en vuggende gang. Han havde rundet de 60 og var åbenbart for gammel til De Forenede Automobilfabrikker. Han var en fremragende håndværker, men også en stædig rad, som jeg havde mange debatter med. Når jeg havde sagt en ting skulle være sådan, og han så næste dag havde la-

⁴1972



OScar er Ole Sommers mest ambitiøse projekt. En 2-personers sportsvogn med galvaniseret gitterchassis af egen tilvirkning, Volvo komponenter og et italiensk inspireret Barchetta glasfiberkarrosseri fra 1984. Nærmest umulig at komme ind i og ud af, fordi rattet sidder i vejen og utæt ved enhver hastighed i vådt vejr - endda med kalechen oppe. Købere blev udtrykkeligt advaret om disse særlige egenskaber inden købet, men det var åbenbart ingen hindring. Det er jo også først når forelskelsen i damen har lagt sig, at man opdager skavankerne. Oprindelig betegnet Joker Sport, men senere døbt om til det, den rettelig er, en OS-car. Findes i en serie I udførelse og en serie II med blandt andet en væsentligt forbedret karrosseriudførelse. Både Volvo-fabrikkerne og det danske toldvæsen satte en effektiv kæp i fælgen på dette flotie projekt, bilbygger Ole Sommers sidste. Tyve eksemplarer blev det til. De tre findes på dansk grund. Den ene i Sommers Veteranbil Museum, også selvom den ikke endnu opfylder alderskriteriet. Til den tid vil den sikkert også være for dyr at købe tilbage.



vet det på en anden måde, var det ikke altid, jeg var enig i hans resultat. Ellers er det som oftest dejligt at have medarbejdere, der tænker videre på de forslag, man kommer med. Men Kjær Jensen og jeg var ikke altid enige i detailudformninger. Men han havde det skægt, og jeg havde det skægt, og sammen fik vi en sjov bil ud af det.

Tjente du penge på det projekt?

Ork nej, jeg har aldrig tjent penge på nogen af de der ting, og lykkeligvis har jeg så haft de der anfald, når virksomheden i øvrigt gik godt, så vi kunne tillade os det. Ydermere måtte jeg betale en langt højere pris for en brugt Joker end jeg selv solgte den til som ny. Jeg ville godt have en af dem på museet. Det er da også en god joke, når vi nu er i gang med morsomhederne...

OScar var da morsom.

Ja at lave, men da ikke i økonomisk forstand. Det var det rene vanvid, jeg kastede mig ud i 1981. Vi fremstillede tyve af dem og fik den godkendt hos TÜV i Tyskland. Herhjemme kunne vi ikke få den godkendt, fordi Danmark er et af de lande, hvor man ikke har udtagelsesregler for bilproducenter. I vore nabolande, Tyskland og Sverige, er der udbredt forståelse for småproduktioner. Hvis det ser fornuftigt ud, det man laver, kan det blive godkendt.

Telefonen ringer. En person spørger til hans fremtidsplaner med forretningen. Jeg stopper båndet og rejser mig for at gå ud. Han giver tegn til, at jeg bare skal blive siddende.

Det er vel kun naturligt, at der vises interesse for, hvad jeg har tænkt mig med butikken, siger han, det er trods alt en stor forretning... hvor var vi?

OScar:

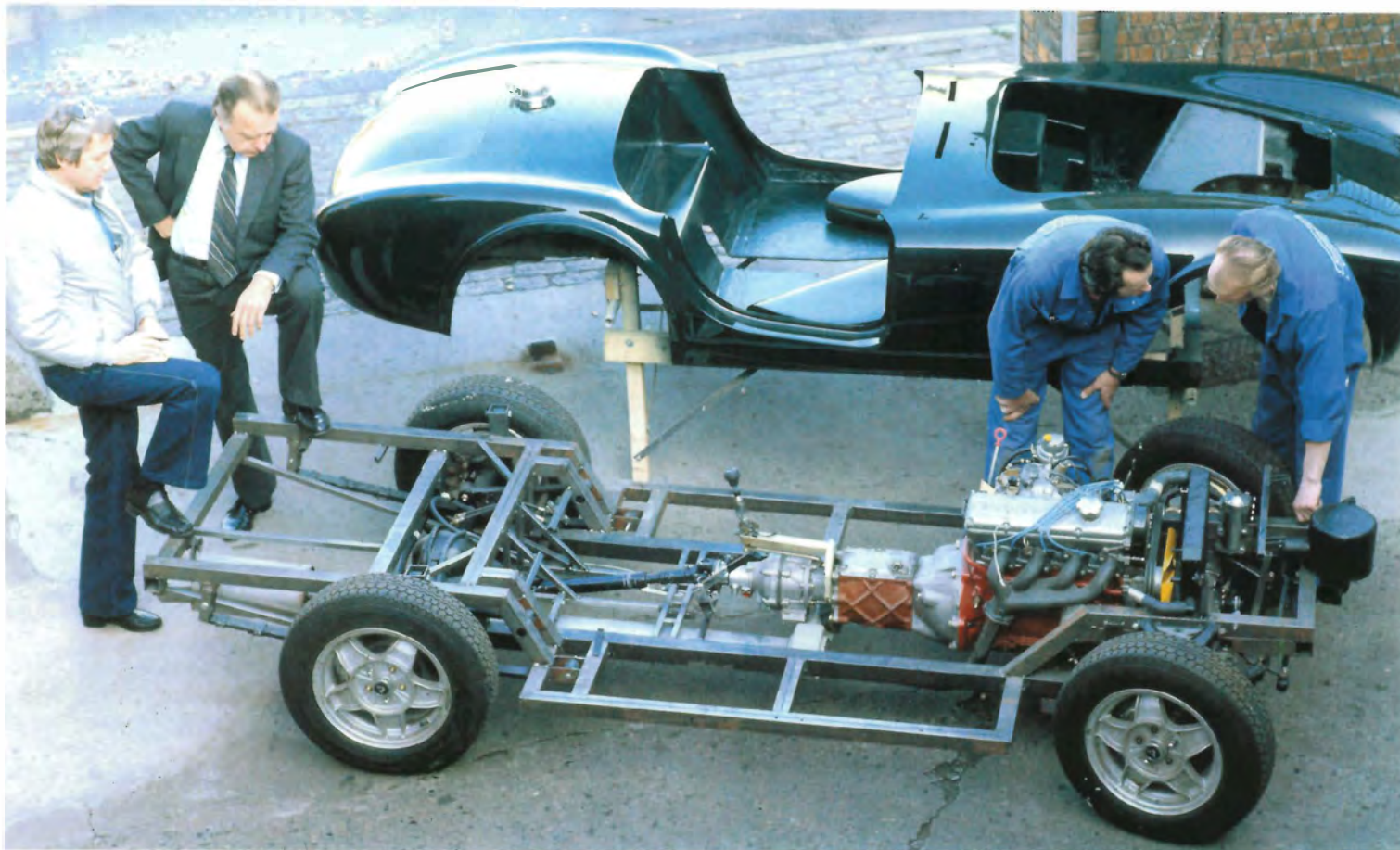
Ja, for det første ville jeg bruge Volvo komponenter, for det andet ville jeg bruge samme ramme fremstillingsteknik, som jeg brugte til Jokeren, nemlig firkanttrør, som skulle varmgalvaniseres, og da jeg mente det var for risikabelt at skabe et karrosseri helt fra bunden, havde jeg set på forskellige engelske småproducenters sportsvogne og fundet en lille virksomhed som fremstillede et Cobralignende karrosseri, og dem købte jeg de første fem af.

Det var vel egentlig et AC karrosseri?

Nu har du igen ikke gjort dit hjemmearbejde! Faktisk stammer den karrosse fra de tidlige Ferrari sportsvogne. Det er en såkaldt Barchetta karrosse, "lille båd" på italiensk. Italienske karrosserier havde jeg jo drømt om næsten siden jeg var dreng. Men uanset om jeg beundrer klassiske italienske karrosserier, så var Ferrari egentlig "fjenden" i min verden. Har jeg fået sagt det?

Heldigvis var der en engelsk bygger af små racervogne og sportsvogne, der hed John Trojeiro, som havde lavet en bil med en karrosse, som han havde "stjålet" fra Ferrari. Han brugte mekanik fra AC, den lille engelske sportsvognsfabrik, der stadig eksisterer, og da AC så den pæne bil, besluttede de at gøre brug af "hans" karrosse. Se, derfra stammer AC Cobra, som altså egentlig er et tidligt Ferrari-karrosseri. Men sig det ikke forhøjt. Karrossen blev modificeret lidt undervejs, måske også for at slippe for en plagiatsag. John Trojeiro lavede for resten også en lille serie Jaguar sportsvogne, som i dag er nærmest ubetalelige. Han var en meget begavet mekaniker, der skabte sine ting hjemme i sin private garage. Jeg er ikke sikker på, om han stadigvæk lever, men hvis han gør, er han godt oppe i årene.

Min Barchetta er et tidløst design, som takket være John Trojeiro ikke har nogen klart defineret fader. Formen er klassisk, og jeg syntes dengang, at jeg ikke ville kunne lave noget, der var bedre. Men de var frygtelig skæve de plastickarrosser, jeg modtog. Det var en afstøbning af en AC, som åbenbart havde haft et trafikuheld. Det endte med at jeg selv måtte lave forme til en stærkt forbedret udgave herhjemme. Vi har jo nogle fine glasfibertraditioner i Danmark. Jeg valgte et fynsk firma, som ganske ikke eksisterer mere, men som kunne sit kram, og som lavede



glasfiberskrog for en række danske bådeværfter.

Cobra-karrossen blev mere ekstrem efter at Carroll Shelby lagde de store amerikanske V8 motorer i og gav den bredere dæk. Derfor er de sidste originale Cobraer meget vulgære at se på. Den der - han peger på billedet på sin væg af en Oscar - er den mere elegante udformning, en rigtig italiensk skønhed.

Så du kan sige, at jeg trods alt blev en slags italiensk bilbygger, bare i Danmark og først nogle år senere, end jeg oprindeligt havde drømt om. Vi lavede som sagt tyve. De sytten gik med noget besvær til eksport, fordi jeg ikke måtte bruge Volvos net af importører. Min bil ikke var crash testet. Volvo var helt hysteriske med hensyn til sikkerhed, og jeg var for nærig til at smadre en bil bare for det. De sidste tre blev i Danmark og indregistreret på dispensation. Den ene beholdt jeg selv for ikke at skulle være tvunget til købe den tilbage engang til dobbelt pris, ligesom de andre og så måske endda også skulle sætte den i stand. De to andre blev solgt til folk, hvem jeg forinden interviewede om at de nu også kunne køre ordentligt bil, om de interesserede sig for kunst og litteratur osv. Akkurat som Bugatti gjorde, før han solgte en af sine bi-

ler, har jeg har læst et sted. Skøn fornemmelse.

Med til historien om drengedrømmen hører måske også, at vores bilbygger mange år efter også vendte tilbage til Lancia-fabrikkerne og faktisk førte realitetsforhandlinger med henblik på at overtage agenturet for Danmark. Var det ikke for hans betroede medarbejdere, som fik ham overbevist om, at der ikke kunne tjenes penge på Lancia i Danmark, så var det nok lykkedes. Hans akkreditive var jo i orden. Var han måske ikke Danmarks største Volvo-forhandler og før det landets største Fiat-forhandler. Fiat, som ejede Lancia. Rationaliteten sejrede lykkeligvis(?) over romantikken, men han syntes nu stadig, at Lancias biler var både begavede og dristigt konstrueret. Utroligt spændende og fascinerende biler, siger han, så jeg har købt nogle stykker til museet i stedet. To Aurelia'er og en Lambda, serie 6. Lambda'en er specielt interessant fordi netop den satte sig tydelige spor i automobilindustrien. Blandt andre interessante nyskabelser er det den første bil i verden med selvbærende karrosseri. Vincenzo Lancia fik patent på den konstruktion allerede i 1919.

Men jeg synes, at biler af i dag har mistet deres spændingsmoment og i hvert fald deres tiltrækningskraft på

mig. Det har han efterhånden sagt flere gange under vore samtaler. Ser du, siger han og læner sig fremover, som vil han betro mig en hemmelighed, i gamle dage stod der et menneske bag enhver bil. Individuer, som ville noget med det, de lavede. Det var originalerne, de enestående. Deres arbejde er overtaget af computere og marketingfolk, og derfor er alle biler ens. Triste.

En ægte bilbygger er idealist, én der realiserer egne idéer. Dem er der ikke plads til mere, så jeg er egentlig taknemmelig over, at jeg fik lov at være i en tid, hvor jeg passede ind, og hvor der var plads til at leve sine drømme ud.

Han gør tegn til at stoppe for i dag. Jeg ved egentlig ikke, hvem jeg skal sige tak til, siger han eftertænksomt, og dog... man er vel dybest set det, ens omgivelser giver én lov til at være. Eller hvad?

Næste gang: Veteranbilentusiasten.

Eftertryk, delvis eller helt, kun tilladt med udtrykkelig tilladelse af forfatteren.



Årsmødet i Motorhistorisk Samråd

MhS' årsmøde blev holdt den 16.11.02 på Blommenslyst Kro på Fyn. I år var der ingen specielt kontroversielle emner på dagsordenen, og mødet var præget af opbakning til de linjer, bestyrelsen havde afstukket for det fremtidige arbejde.

Den tidligere mangeårige formand, Erik Kristoffersen, var en kompetent og effektiv dirigent, og han styrede mødet sikkert gennem dagsordenen.

Siden sidst har to klubber forladt MhS, American Dreamers er opløst og HY-team Danmark er blevet indlemmet i Dansk Citroën Klub. På årsmødet blev tre nye klubber optaget, nemlig Club Corvette Danmark, Lotus Klub Danmark og Opel GT Klub Danmark. MhS består hermed af 54 klubber og i alt 22.846 medlemmer.

I sin beretning gennemgik formanden, Svend Carstensen, kort årets aktiviteter og opridsede planerne for fremtiden. De fleste emner har været behandlet i nyhedsbrevene, og skal derfor ikke uddybes i detaljer her. Blandt emnerne var naturligt nok KDAK Classic, hvor bestyrelsen tidligt har givet udtryk for, at det eneste fornuftige var at søge et samarbejde om de ting, man er enige om. Der er en åben og positiv dialog i gang med folkene bag KDAK Classic, og forsamlingen bakkede op om denne holdning. En aktuel nyhed var, at MhS netop dagen før mødet havde modtaget en positiv melding fra skatteministeriet om, at man i princippet er villig til at fritage historiske lastbiler for den vejbenyttelsesafgift, som lastbiler over 12 tons ellers er belastet med. Dette har betydning for bl.a. en del ejere af historiske militærkøretøjer.

MhS er i øvrigt i færd med at indsamle statistikker over, hvor mange indregistrerede køretøjer af visse årgange, der findes. Det lader til at man kan få tal for alle årgange ældre end f.eks. 25 år til meget rimelige omkostninger, og forsamlingen udtrykte stor interesse herfor.

Med hensyn til det fremtidige arbejde er bestyrelsen i færd med at lægge sidste hånd på en koordineret henvendelse til

kultur-, skatte-, trafik- og miljøministrene for at få „regelforenklet“ de mange forskellige aldersgrænser, procentsatser for lettelser m.v. der gælder i lovgivningen. Man har valgt at gøre samtlige berørte ministre opmærksom på alle regler, for at de kan få et overblik, hvilket de næppe har i øjeblikket. MhS regner med, at regeringen vil leve op til sin mål med regelforenkling på dette område også. Et yderligere formål med henvendelsen er at få vores køretøjer accepteret som en vigtig del af vores kulturhistoriske arv med den status det giver. Der var stor tilslutning til dette arbejde fra de fremmødte.

Kontingent og bestyrelse

Regnskabet udviste et så godt resultat, at kontingentet for 2003 blev nedsat 1 kr. pr. medlem til 6,50 kr. efter forslag fra bestyrelsen.

I år havde tre bestyrelsesmedlemmer ønsket at træde ud: Lars Genild, Ole Lindberg og Svend Aage Tholstrup. Sten Erik Brand var på valgt og var villig til genvalg. Svend Carstensen, Henrik Thostrup og Kaj Dyring Larsen var ikke på valg. Nyvalgt til bestyrelsen blev: Knud Degnbol, Kolding (Ariel Klubben), Bent Nielsen, Ry (Dansk BSA Klub) og Ole Willumsen, Frederiksberg (Dansk Militærhistorisk Køretøjs-Forening). Ole Willumsen har i det sidste par år været tilknyttet bestyrelsen som konsulent på området tunge køretøjer.

Lars Torp Madsen, Jaguar Club of Denmark, blev genvalgt som revisor.

Internationalt arbejde

Der har været meget stille om FIVA og IHVO i det forløbne år. IHVO nævner flere gange FIVA på sin hjemmeside og MhS kontakthand til FIVA, Svend Aage Tholstrup, tolkede dette som tegn på en opløsnings af forholdet mellem de to organisationer. Svend Aage Tholstrup trådte som nævnt ved dette årsmøde ud af MhS' bestyrelse, men fortsætter som MhS' repræsentant i FIVA.

I betragtning af, at IHVO nu kun består af 4 lande, mens FIVA har langt bredere grundlag, fastholder MhS sit medlemskab af FIVA.

Lars Genild og Kaj Dyring Larsen var i slutningen af oktober til nordisk møde i Norge.

Mødet var præget af voksende vilje til samarbejde, dog præget af at Danmark er medlem af FIVA, hvorimod Norge, Finland og Sverige er medlemmer af IHVO - men der er en generel accept af denne status. I Sverige og Norge driver paraplyorganisationerne en forsikringsordning, som på mange måder overskygger deres øvrige arbejde - de tænker for meget på pengene.

Sverige og Norge har et meget tæt samarbejde, men er åbne for inddrage andre. De baltiske lande er på vej ind, Sverige og Finland initierer samarbejdet og kontakten.

Fælles projekter kunne være: en fælles nordisk aktivitetskalender og evt. en museumsliste; beskrivelse af sikkerhedsudstyr og værkstedsindretning (svenskeregner har en pjece om dette); miljøprocedurer - det danske oplæg kan bearbejdes; fælles liste over stjålede køretøjer og tilbehør på internettet (kosterliste).

Ny miljøpjece

Samrådets nye miljøpjece blev omdelt på mødet, og der vil blive lejlighed til at bestille flere eksemplarer, men den endelige pris kan ikke fastlægges før vi har det samlede antal bestillinger. I øvrigt er hele indholdet tilgængeligt på Samrådets hjemmeside. Bestillingsliste vil blive udsendt til klubberne, og den bliver ligeledes lagt på hjemmesiden.

Flere af de fremmødte nævnte, at dette var et meget vigtigt område, og opfordrede alle klubberne til at udbrede miljøpjecens indhold blandt medlemmerne.

Den nye MhS-bestyrelse

På sit første møde i begyndelsen af december har MhS-bestyrelsen konstitueret sig således:

Formand: Svend Carstensen

Kasserer: Henrik Thostrup med Knud Degnbol som hjælper (Henrik har bebudet sin udtræden af MhS-bestyrelsen i 2003).

Sekretær, nyhedsbreve: Sten-Erik Brand

Medlemsregistre: Kaj Dyring Larsen

Klubblade: Bent Nielsen

Som nævnt i referatet varetages FIVA-kontakten af Svend Aage Tholstrup.



FIVA i krise

Man kan undre sig over, at MhS ikke har sat sit medlemskab af FIVA på dagsordenen til generalforsamlingen i 2002, på trods af at mange forhold taler derfor:

1. Danmarks repræsentant har direkte oplevet FIVA's mangelfulde indsats i EU.
2. Belgien har meldt sig ind i IHVO, som følge af stor utilfredshed med FIVA.
3. Lande udenfor EU dominerer FIVA.

Danmarks repræsentant Svend Aage Tholstrup har kraftigt forsvaret FIVA, herunder også indsatsen i EU og Bruxelles. Svend Aage blev i 2001 medlem af FIVA's kommission for europæiske anliggender, for at sikre sig at tingene stod vel til.

FIVA-engagementet må have været en ret ubehagelig oplevelse, idet Svend Aage: 1. atter er trådt ud af FIVA's kommission for europæiske anliggender, da der ikke har været holdt et eneste møde. 2. fik afvist sit ændringsforslag til FIVA's vedtægter på seneste generalforsamling. 3. ikke var tilstede på FIVA's generalforsamling 2002.

Det manglende fremmøde på FIVA's generalforsamling medfører nu, at MhS ikke har tæt føling med FIVA og dets aktiviteter. Det er da også første gang i uindelige tider, at Danmark overhovedet ikke har været repræsenteret.

Registreringsafgifter

Claude Teisen-Simony havde et indlæg i Veteran Tidende for nylig, hvor han gav udtryk for, at der var sket meget lidt konkret handling fra Motorhistorisk Samråd's side i kampen for en nedsættelse af registreringsafgifterne på veterankøretøjer.

Efter at have haft lejlighed til at læse den oprindelige korrespondance fra 1996-97 mellem MhS og Told & Skat, kan jeg kun give Claude ret. Vurderingsmyndighederne gav mellem linjerne dengang nærmest udtryk for, at man imodenså, at blive udfordret på sin praksis.

Told & Skat skriver i deres begrundelse for 40% reglen for beregning af beskatningsgrundlaget, at den tager udgangspunkt i forsikringssselskabernes regel om, at et veterankøretøj højst må tilbagelægge 6.000 km om året, svarende til 40% af normal kørslen for almindelig brugsbil. Sådan en regel har fx. Runa slet ikke, men det er en anden snak.

Dermed fik T&S behændigt kædet registreringsafgiften sammen med bilernes handelspris eller oprindelige nyvognspris

Dramatikken på FIVA's generalforsamling 2002 stod den belgiske foderation for, idet den har meldt sig ind i IHVO, som følge af stor utilfredshed med FIVA's arbejde i EU og Bruxelles. Belgien havde således i forbindelse med nogle konkrete politiske opgaver søgt støtte hos både FIVA's kommission for europæiske anliggender og FIVA's lobbyist i Bruxelles - Neil Turns. Det fik de ikke noget ud af. Hvorpå de henvendte sig til IHVO's lobbyist Bob Tomlins, som straks var behjælpelig på trods af Belgiens manglende medlemskab af IHVO. Den belgiske foderation er nogenlunde på størrelse med MhS, og var således blandt FIVA's største medlemmer.

Miseren er, at FIVA har mistet sit fokus på EU og Bruxelles, efter at en række meget medlemstunge nordeuropæiske nationer - bl.a. Sverige, Norge, Finland og England - stiftede IHVO. Herefter har FIVA med succes koncentreret sig om at få nye medlemmer uden for Europa.

Resultatet er, at 29 lande uden for EU nu har hele 50 % af FIVA's samlede stemmer, på trods af at de kun udgør 3 % af FIVA's medlemmer. Ikke-EU-lande har sjældent mere end 200 medlemmer, men altid automatisk 2 stemmer, hvor Danmark med over 20.000 medlemmer har solle 6 stemmer. Ikke-EU-lande betaler oven i købet ikke til FIVA's arbejde i Bruxelles, men landene har mærkeligt nok stemmeret vedrørende europæiske spørgsmål.

om man vil. Det siger registreringsloven intet om, at den skal. Tværtimod så siger lovens tekst, at veterankøretøjer skal beskattes efter brugsværdi. Vanskeligheden består selvfølgelig i, at få defineret en bils brugsværdi.

Man kan næppe hævde, at der er synderlig brugsværdi i en 1927 Bugatti Type 35 Grand Prix vogn, selv om det er en overordentlig kostbar bil. Skal man vurdere en bils brugsværdi ud fra dens evne til, at fungere som brugskøretøj, så kan man med en vis ret hævde, at en 1929 Ford A har større brugsværdi end fornavnte Bugatti.

Fornuftige folk i T&S var faktisk på det tidspunkt parate til, at lade registreringsafgiften på veterankøretøjer være en fast stykafgift på nogle få tusinde kroner, i det de ikke anså de administrative byrder ved en individuel behandling af veterankøretøjer, for at stå mål med det provenu til statskassen, som en sådan ordning kunne indbringe.

MhS fangede slet ikke pointen, men iværksatte dengang en større medlems-

Da magten i FIVA beror på stemmerne fra disse 29 ikke-EU-lande, har ledelsen i FIVA valgt at koncentrere sin indsats om emner, som har ikke-EU-landes særlige interesse, primært eksklusive FIVA rallyer og arrangementer samt sponsorer hertil. Samtidig er arbejdet i Bruxelles blevet nedprioriteret fra FIVA-ledelsens side.

Ved MhS' generalforsamling i 2000 havde jeg derfor sat Danmarks medlemskab af FIVA kontra IHVO på dagsordenen, men MhS' bestyrelse nægtede mig en afstemning, og henviste mig til at tage emnet op igen i 2001. I 2001 fik man udvirket, at jeg fik mundkurv på, og således ikke kunne ytre mig om emnet, på trods af at jeg vel er den dansker, der kender FIVA bedst indefra efter 5 år som FIVA's vicepræsident.

Det er på tide at MhS indser at man ikke længere hører til i dette selskab, men bør følge Belgiens eksempel og melde Danmark ind i IHVO, som er den organisation der på bedste måde repræsenterer Danmarks politiske interesser i forhold til EU og Bruxelles.

Jeg skal derfor opfordre til, at MhS indkalder en ekstraordinær generalforsamling med dette ene emne på dagsordenen. Idet MhS først kan komme ud af FIVA i 2005, hvis man venter til næste ordinære MhS generalforsamling i 2003.

Claude Teisen-Simony

undersøgelse, der skulle afsløre kørselsmonsteret hos os glade veteranbil entusiaster. Undersøgelsen viste, at kørslen i 35 år gamle køretøjer, nærmere var en tredjedel, nemlig omkring 2.000 km. Resultaterne ville man så præsentere for T&S.

En helt igennem forkludret strategi fra begyndelsen, af misforstået sympati med ejere af, i deres egne øjne åbenbart, mindre værdifulde køretøjer, der nu pludselig kunne se chaufføren på Bentley'en slippe med de samme få tusinde kroner i afgift, som ejeren af en mere almindelig veteran.

Det kan afslutningsvis blot tilføjes, at MhS tilmed aldrig fik anvendt undersøgelsens resultater i deres argumentation over Told & Skat. Vi står i dag med et mareridt af en administrativ praksis overfor en udvalgt hobby, hvor vi i stedet alle kunne have betalt nogle få tusinde kroner i afgift til statskassen en gang for alle for, at kunne nyde det danske sommerland i vores gamle ekvipager resten af livet.

Jan Paustian

Nye kofangere som håndarbejde

Tekst og fotos Iver Jensen



Her er den færdige forkofanger med hornene monteret.

Jeg har i en del år blandt meget andet været i gang med at restaurere en Fiat 1200 Spider årgang 1960. Blankdelene på bilen er en blanding af poleret rustfrit stål, en forkromet zinklegering, forkromet messing og forkromet stål, forreste og bagerste kofanger inklusive horn er forkromet stål, men de er i så ringe stand at jeg ikke vil genanvende dem. Da jeg i sin tid købte bilen, forsøgte jeg at opspore et par egnede emner til eventuel omformning, men det lykkedes ikke.

Jeg vil her beskrive hvordan jeg selv har fremstillet en forreste og en bagerste kofanger og fire kofangerhorn. Jeg kunne vælge imellem 2 materialetyper:

- 1) stål der efter endt bearbejdning skulle forkromes, eller
- 2) rustfrit stål der efter endt bearbejdning kan poleres blankt.

Jeg valgte det sidste, rustfrit stål, men jeg må i sandhedens interesse sige at opgaven ikke var nem, og der skulle også fremstilles en del værktøj.



Jeg har valgt at lave de 2 kofangere i 2 halvdele, som til sidst er svejst sammen på midten. Pladetykkelsen er 2 mm. Hver halvdel består af et midterstykke, en underdel og en overdel. Pladedelene er klippet i en maskinsaks så tæt på det færdige mål som muligt. Det har derfor været nødvendigt, som det ses på billedet, at isvejsse et mindre pladestykke i yderenden af kofangeren, hvor den krummer rundt om skærmen. Hver halvpart består således af fem dele. Midterstykket er 35 mm bredt og formet over skabelonen til højre i billedet. Det er fastholdt med svejsetænger, opvarmet med en autogensvejsbrænder og slået i form over skabelonen med hammer og den krummerdorn, der hviler ovenpå skabelonen. Dornen har form efter den udvendige profil, den originale kofanger har på midten. Inden sammensvejsningen er midterstykket finrettet. Skabelonen er formet efter den originale kofanger, og diameteren på rundt stålet er valgt ud fra den indvendige form kofangeren har, der hvor øverste og nederste del mødes. Værktøjet nederst i billedet er fastspændt i en skruestik brugt som underlag til udhamring af under- og overdel i den rigtige krumning. Her er det vigtigt at bruge en hammerbane der passer til krumningen, ellers bliver der nogle grimme mærker i stålet. Til at sammensvejsse delene brugte jeg en Tig svejser.



Her er de 2 halvparter opklodset foran på bilens karrosseri. Det er meget vigtigt at der under hæftningen og senere under sammensvejsningen af pladedelene nøje overvåges at der svejses kant mod kant uden sideforskydning, ellers bliver der senere problemer når svejsesømmen skal nedfiles til at følge kofangerens form. Midterstykket er under hele svejsesforløbet fastspændt på skabelonen med svejsetænger for at undgå at pladedelene varmekaster sig ud af form. Når man svejser i så forholdsvis tynde pladedele har svejsesømmen en tendens til at trække sig selv ned i en kærv, og det betyder opretning. Så længe man kun har svejst én pladedel på midterstykket, kan man sagtens komme til at rette op, og når det er gjort omhyggeligt skal man lade denne halvpartsside vende op. Efter sammensvejsningen af pladedel 2 på midterstykket er opretningen af denne svejsesøm mere problematisk, men man må bruge det opretteværktøj man har og fantasien med. Imellem hæftning og helsvejsning skal pladedelene rettes op. Til at nedfile svejsesømmene og til at fjerne toppene af de udhamrede pladedele brugte jeg en enkelthugget sletfil, en dobbelthugget efterlader nogle dybe ridser. Brug af roterende smergelskiver i en vinkelsliber har en tendens til at slibe pladedelene i bølgeform, som i den sidste ende efter polering ses som flimmer. På billedet ses også en praktisk lille skabelon, klippet ud af et stykke karrosseriplate.

Her ses pladedelene til et af de forreste kofangerhorn. Den ene pladedel er næsten skjult. Ved siden af ligger skabelonen til udhamring af midterstykket og den medfølgende dorn. Dornen er ikke den samme som den der anvendes til kofangeren.



Her ses bagsiden af den færdige forreste kofanger. Alle motrikker til montering af kofangeren kan sideforskydes i de aflange huller. På bagsiden af beslagene er der isvejst en lomme, hvori en firkantet rustfri motrik kan bevæge sig sidelæns frem og tilbage (se kofangerhornene). Til at punktsvejse beslagene fast til kofangeren har jeg brugt en CO₂-svejser med en rustfri tråd i og Arcal 12 som beskyttelsesgas. Den korte svejsetid ved punktsvejsning når ikke at varme pladen så meget op at overfladen på den modsatte side bliver ødelagt. På billedet ses også nogle af de værktøjer der er brugt til at polere kofangeren blank.



Her ses en opstilling til opretning af de bløde ujævnheder der nemt opstår i ned til 1 mm dybde. Der bruges 5 stykker fladstål i passende længder og 3 svejsetænger med god klemmevirkning. Under hver af de yderste svejsetænger er der fastklemt et stykke fladstål på undersiden og på oversiden af kofangeren. Det sidste stykke fladstål er lagt henover de 2 øverste og her klemmer svejsetængens kæber imellem oversiden af fladstålet og undersiden af kofangeren. Hvor meget der skal klemmes afstemmes efter forholdene. Det røde opretteværktøj er brugt til opretning af buler der går ind i kofangeren efter påsvejsning af pladehalvpart nummer 2.



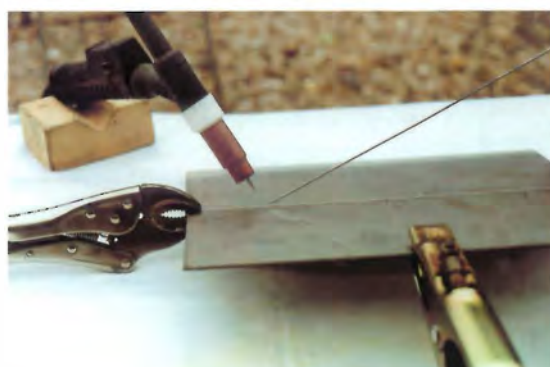
Her ses bagerst i billedet skabelonen til bagkofangeren. For at lette formningen af skabelonen skal man bruge blødt stål. Værktøjet i forgrunden er fra venstre en lille fræser der monteret i den hurtiggående luftsliber er god til at nedfræse svejse sømmen indvendigt i kofangeren. De 2 sandpapirsrondeller har kornstørrelse 60 og 150. Den lille polereskive der sidder i luftsliberen kan man få i forskellige finhedsgrader. Ved at benytte disse slibemidler i nævnte rækkefølge får man efterhånden en overflade der kan poleres blank med roterende kludeskiver og polerevoks.



Her ligger den færdige bagkofanger ved siden af den originale gennemtærede kofanger.



Her vises en opstilling til Tig svejsning af rustfrit stål. Når der svejses dannes der et elektrisk kredsløb igennem brænderen til venstre i billedet, stelklemmen og svejsemaskinen. Ved at trykke på en kontakt oven på brænderen dannes der en lysbue imellem Wolframelektroden og den rustfrie stålplade. Ud af det brune porcelænsstykke strømmer der beskyttelsesgas Arcal 1. Når smeltebadet er dannet tilsætter man den viste rustfrie svejsetråd.





John Juhler Hansen

GADENS BLIKFANG

Danske emaljplakater gennem 100 år.

244 sider, stort format, 348 kr.

Forlaget Jelling

Af P.E. Hansen

Ved industrialismens gennembrud for hundrede år siden opstod

et behov for at afsætte produktionen. Dette forhold udviklede reklamen, man begyndte at udbrede produkternes fortræffelighed i ord og billeder.

Da biler blev et daglig syn på vejene efter første verdenskrig, gjorde leverandører, ikke primært af biler, men af forbrugsvarer, der var nødvendige for bilernes drift, opmærksom på disse varer. Først og fremmest i publikationer motorfolket læste, KDAK's AUTO og FDM's MOTOR. Her reklamerede man for benzin, olie, dæk, serviceydelser etc., alene henvendt til

bilejerne. Datidens dagspresse indeholdt ikke mange annoncer for disse varegrupper.

Med bilismens udbredelse fulgte bilforhandlere, servicestationer og værksteder, på disse virksomheders facader opsattes emaljplakater for de produkter man tilbød. Nogle steder hænger de der stadig.



På Industrimuseet i Horsens åbnedes d. 23. november en udstilling af 300 emaljplakater, der reklamerer for vidt forskellige varer og serviceydelser. Museet har ophængt plakaterne i grupper, således kan man koncentrere sig om biltilbehør, hvis det er interesseområdet. Kun få plakattekster påstår at det produkt, der omtales, er verdens bedste. Man søger med en markant typografi og måske etvaremærke at "sikre sig en plads i forbrugers bevidsthed". Det der med et nutidigt merkantilt udtryk kaldes et "brand", er skabt, man opererer med begrebet genkendelse.

Samtidig med udstillingens åbning udkom Juhler Hansens bog "GADENS BLIKFANG. Danske emaljplakater gennem 100 år". At samle tusinder af oplysninger og fakta om de 1380 kendte danske emaljplakater synes uoverkommelig, men nu er det gjort med denne ultimative bog om denne form for dansk udendørsreklame, naturligvis rigt illustreret med plakater i farver.

Forfatteren fortæller om de danske emaljværker, som fremstillede plakaterne. Som i andre sammenhænge med dansk industri- og håndværkerhistorie må vi konstatere: vi lærte det af tyskerne. Først ved danske håndværkere der "rejste på professionen",

Emaljplakaterne er ophængt i emnegrupper på armeringsnet. Alt hvad der har med biler at gøre fylder to net.





De to motororganisationer ydede på forskellige vis bilejerne service. KDAK placerede en forbindingskasse hos ledvogteren - forudså man at bil og tog stodte sammen fordi leddet ikke var lukket? FDM ophængte sit grønne skilt ved foreningens forsikringsagenter i provinsen.

A/S Dansk Generator Brændsel antog i 1940 en række autoriserede forhandlere af generatortræ; ved forhandlernes udsalg ophængtes emaljeplakater. I 1946 var det slut med kørsel på trægæs, af med generatoren og på med karburator; benzinpumpe og -tank. Pudsigt at tænke på at chauffør er fransk og betyder fyrbøder, netop i de fem besættelsesår havde chaufføren både været forer og fyrbøder.

KDAK og FDM ophængte i 1920'erne for egen regning færdselstavler på gader og veje, egentligt skulle man mene det var statens opgave. Skiltet med tre cirkler på i dyblå farve på hvis bund antyder et forbud eller indskrænkning, under deT runde var et rektangulært skilt med fx teksten "Kun Køretøjer under 700 Kg".

De to motororganisationer lod tidens ypperste grafiske designer, Knud V. Engelhardt (1882-1931), tegne bogstaverne. Engelhardt bedst kendte design er sporvognstypen fra 1911, tegnet til Københavns Sporveje og i drift til midt i 1960'erne.



først og fremmest i Tyskland, og kom hjem med viden om nye metoder og materialer. Senere ved virksomheders agent- og licensaftaler.

Juhler Hansens interesse for emaljeplakater opstod tilfældigt. En tid midt i 1970'erne var han skraldemand i Middelfart, ved en skraldespand stod et skilt, som reklamerede for Gamle Garlsberg, det vakte Juhler, en handel blev afsluttet, en samlings fundament var lagt. Siden har Juhler købt, byttet og fået foræret emaljeplakater. Sådan begyndte det, som foreløbig er afsluttet med det som kun ildsjæle gør: skriver en bog som slet ikke handler om hverdagens arbejdslev.

Se www.industrimuseet.dk

Kun få emaljeplakater fremhæver produktet som det bedste, det fineste etc. som Arno motorolie.

General Motors opsatte i 1925 skilte med henvisning til nærmeste reparatur. Den udstillede plakater angiver at der er 3 km til Chevrolet-forhandleren eller den autoriserede reparatur i Nykøbing. Gennem Chevrolet's mere end halvfemsårige historie har man bevaret det samme firmamærke, som siges at stamme fra tapetmonsteret på et parisisk hotel.

Flyttefirmaet Brdr. Rosendahl lod i 1931 fremstille 150 skilte, hvor de blev ophængt vides ikke. August Valdemar Rosendahl begyndte transportforretning i 1877, i 1901 overlod han seks af sine tolv flytteomnibusser til to sønner; sit eget forretningsnavn ændrede han til Rosendahl Senior: Gamle Rosendahl var præstesøn fra Horsens, at han ikke var uden indflydelse af sit akademiske ophav, markerede han med sin forretnings motto, Utere alienis quasi tua sint - behandl andres ting som dine egne.





Konkurrence

Det er længe siden vi sidst har haft en konkurrence, men nu har vi et billede fra Poul Suhr af hans svogers – ja det er det, læserne skal gætte. For de ældre er opgaven måske for nem, for de yngre bliver det nok nødvendigt at slå op i bøgerne. Vi skal have både fabrikat og modelbetegnelse, kan man også en årgang gør det ingen skade.

Først ankomne rigtige svar vinder. Skriv brev, fax eller e-mail, se side 2. Og det skal sendes direkte til redaktøren senest den 20. i måneden. Præmien er en bog

Villy Poulsen

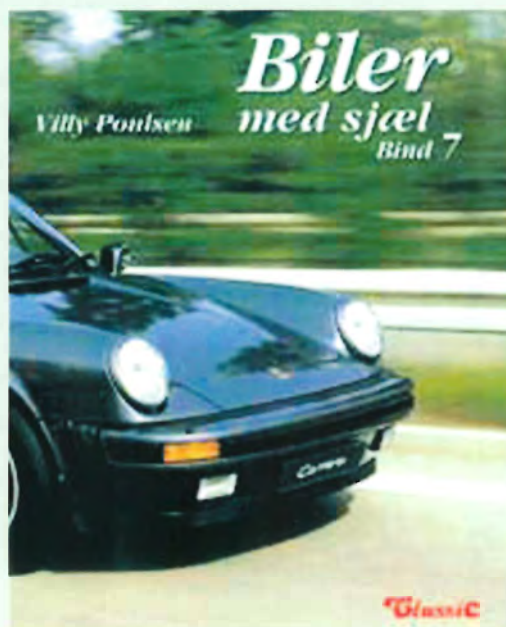
BILER MED SJÆL, Bind 7

78 sider, 198 kr.

Forlaget Classic

I bogserien „Biler med Sjæl“, syvende bind, tegnes et billede af Porsche, NSU, Opel Rekord, Chevrolet Camaro og Skoda. Sammen med de seks bind, som er udkommet, og med det ottende bind forfatteren planlægger til efteråret 2003, kan man efterhånden samle et lille bilhistorisk bibliotek af Villy Poulsens bøger. Som noget ganske specielt for en forfatter, hører Poulsen gerne om læsernes ønsker for de kommende bøger.

For en ældre herre opleves genkendelsens glæde ved læsning af bogen, man husker bilerne, da de var dagligdagens brugsvogne. Forfatteren koncentrerer den væsentlige del af bogens tekst og illustrationer om 1950'erne og fremad. Af medlemslister over nyindmeldte i veteranbilkubberne fremgår at de biler som behandles i bogen, ofte ejes af de nye medlemmer, her kan de læse om netop deres bil. Men på 78 sider kan fem mærker naturligvis ikke behandles indgående, når der også skal være plads til billeder, der væsentlig stammer fra fabrikkernes salgsmateriale, og brochuretekster.



P. E. Hansen



En Mack på vej

Efter første verdenskrig efterlod amerikanerne et antal Mack lastvogne i Europa, nærmere historie kendes ikke. Århus Oliefabrik købte 12, 14 eller 16 Mack'er, det er heller ikke klarlagt. Oliefabrikkens direktion må have haft et særligt forhold til disse lastvogne, hvorfor blev de ikke udskiftet i 1930'erne? De var da ikke nedslidte, men forældede. Med åbent førerhus, faste gummiringe, start med håndsving, åbent kæde-træk og petroleumsbelysning plus et formidabelt

brændstofforbrug, var tiden løbet fra dem. De blev let moderniserede med elektrisk lys, luftgummi og vindspejl. Og oliefabrikken beholdt Mack'erne til 1960'erne, ja, den sidste blev afmeldt d. 31. marts 1974 efter 55 års drift, og foræret til Mack fabrikkerne i USA.

Andre Mack'er overlod man veteranbilklubber, museer og privatpersoner. Bl.a. fik daværende DVK-medlem Henrik Grabow en Mack. Efter nog-

le år donerede han bilen til Industrimuseet i Horsens, som satte den i magasin.

Pensionerede medlemmer ad Dansk Metal har en arbejdsgruppe, der mødes nogle timer en gang om ugen på Industrimuseet. Her havde smedene påtaget sig at istandsætte en diesel-drevet majs-mølle, der ved Mellemfolkelig Samvirke mellemkomst skulle doneres til Tanzania. Da møllen var afsendt til Afrika, manglede pensionisterne en ny opgave at mødes om. Museets ledelse og smedene aftalte at Mack'en kunne være et godt restaureringsprojekt, som nu er godt i gang efter den klassiske recept: Adskille, sandblæse og male chassisrammen og derpå begynde opbygningen, med de nødvendige reparationer og fornyelser.

Ved flere arrangementer på museet i efteråret er Mack'en trukket frem, og før jul startede man den firecylindrede motor på 7,7 liter. Om et årstid vil bilen formentlig være køreklar, ladet med høje sider er i god stand.

Læs mere om Macks Bulldogger i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 47.



P. E. Hansen



Indholdsfortegnelse for årg.2002

Redaktionelt	Mdr. side		
Kgl. køretøjer	jan. 6	Mere Isotta	juni 5
Rettelse Jaguar	jan. 7	NVK 50 år	juni 30
Mere Storm P.	feb. 4	Isotta-føljetonen	juli 5
Storm P igen	mar.10	Motorcykler i 50'erne	juli 10-13
Annoncer og indbydelser	april 11	Føljetonen	aug. 11
DTM's dampbil	juni 7	Den danske bil - DTM	aug. 28-30
Bil i 100 år	juli 7	Sukkerhusvognen	aug. 31-33
Mere Høyrup	juli 7	Børkopperne flittige	sept.10-11
Roskilde Ring	juli 29	GL 1921	sept.12-15
Rettelser	sept 28	Triangel fund	sept. 32-33
Rettelser	dec. 5	Føljetonen	okt. 20
		Swift tilstand	okt. 26
		Kværkeby	okt. 28
		Renault nostalgi	okt. 30-31
Fra medlemmerne.		Stelnumre	okt. 32
Ib Jensen	jan. 7	Rom-København 1927	nov. 8-11
Mulhouse	jan. 12	Egeskov Veteranmuseum	nov.16-19
Jørn Jakobsen	jan. 24	Nostalgiske smøremidler	nov. 35
Erik Dinesen	juni 28	Sven Brasch og bilerne	nov. 36-37
Hans P. Nielsen	okt. 27	Ford Thunderbird	nov. 39
Ulf Peter Ottosson	okt. 40-41	Bare for et syns skyld	nov. 40-41
Claude Teisen-Simony	nov. 29	Brabham 3. del	dec. 16-19
Kurt Skov	nov. 32-33	Imitationer	dec. 20-21
Claude Teisen-Simony	dec. 42	Tur til Østrig og Italien	dec. 32-33
		Fritz Knudsens biler	
Månedens køretøj		Horch 420 1931	febr. 5
Opel Kapitän 1965	jan. 8-12	Jaguar XK-140	mar. 5
Borgward 1960	feb. 28-32	Vauxhall Racer 30/98	april 5
Ford Anglia 1959	mar.12-14	Mercedes 300SL	maj 5
MG Magnette 1960	april 28-32	Overland 1913	juni 5
Corgi Mk. I 1946	maj 18-23	Ford Vedette 49-54	juli 5
Standard 12 1937	juni 24-27	Nimbus 1953	aug. 5
Goggomobil Coupe 1967	juli 18-23	Bedford 1962	sept. 5
Willys Sedan 1938	august 22-27	Renault 4 varevogn	okt. 5
Apropos Willys	sept. 9	Durant 1928	nov. 5
NSU Prima 1961	sept. 16-21	Bedford Bus 1950	dec. 5
Jaguar XK150 1959	okt. 22-25		
Mercedes Benz 230 1938	nov. 12-15	Generalforsamling 2002	
SAAB 96 Sport 1964	dec. 26-31	Forvarsel	feb. 5
		Kandidater	mar. 8
Artikler		Indkaldelse	mar. 9
Dig .fotografering	jan.14	Regnskaber 2001	april 8-10
KDAK 100 år	jan.16-23	Dagsorden	april 12-13
BMW formel 2	jan. 26	Beretning og referat	maj 8-11
Brabham	feb.10-14		
William S. Knudsen	feb. 20-23	Fra bestyrelsen	
Vognmandsfoorr. 50'erne	febr. 24-26	Orientering	feb. 9
Arne Jacobsen	febr. 34-35	Orientering	juni 8-9
Mere KDAK	febr. 35	Orientering	okt. 8-9
Mere Brabham	mar. 10	Beklagelse	dec. 42
Kiwiland	mar. 18-21		
Ford A 1928		Sektioner	
mar.26-29		Peugeot	feb.15
Brabham 2.del	april 16-20	FIAT	mar.15
Ford A 1928 2. del	april 21	O m registre og sektioner	sept. 8-9
Roskilde Ring	maj 12-16	Ford V8	okt. 41
Jystrup Bilmuseum	maj 26	Ford V8	nov. 5
Isotta Fraschini 8 A	maj 27		
Paul Høyrup	maj 28-33		



Personprofiler		Nye medlemmer	sept. 36-37
Kristian Langelund	feb. 16-19	Sommers Vet. Museum	okt. 9-10
Nekrolog Regnar Sørensen	mar. 10	DVK & Bibl.skolen	okt. 10
Kurt Skov 80 år	mar. 11	Leif den Lykkelige	okt. 14
Ole Hübbe	mar. 22-25	Mod nord og syd	okt. 20
Erik Kjær	april 22-25	Nye medlemmer	okt. 42
Bus Poul 80 år	april 27	Nye medlemmer	nov. 33
Nekrolog Greta Molander	maj 25	Alpes Rétro	nov. 41
Kurt Jørgensen	juni 16-19		
Preben Pehrson	juli 30-31	Erhvervskoretøjer	
Nekrolog Børge Pedersen	sept. 7	Triangel T 50	mar. 16-17
Nekrolog Oskar Jacobsen	okt. 7	International Harvester	juni 10-15
Svend Carstensen I	okt. 34-35		
Ole Sommer I	nov. 20-28	Arrangementer	
Ole Sommer II	dec. 8-15	Biler i Bella Centret	april 14-15
Palle Jensen	dec. 22-25	Fionia	juni 20-21
		Kastellet	juni 22-23
MbS		Gamle kæmper	juni 28
Nyhedsbrev 4/2001	feb. 27	Skåneløbet	juni 32-33
Nyhedsbrev 1/2002	juni 31	Løvspring	juni 34
Nyhedsbrev 2/2002	okt. 43	Tjekkiske specialiteter	juni 35
Nyhedsbrev 3/2002-12-10	nov. 34	Nivåløb	juni 36
Udskiftning i bestyrelsen	dec. 42	Englændertræf	juli 14
		Noget for de gamle	juli 15
Anmeldelser		Esbjerg Veteranløb	juli 16
Fra kæmpe til gigant	febr. 33	Himmelbjergløb	juli 17
Honda motorcykler	mar. 11	Oldtimerløbet	juli 24-25
Fra legetøj til transport	juli 37	Herregårdsturen	juli 26
Fra legetøj til transport	okt. 11	Mere Løvspring	juli 27
Diverse	okt. 11	Odsherredløbet	juli 28
Horsens-bilen GIDEON	nov. 42-43	Skoda-Tatra-træf	juli 29
Bilen i 30'erne, design	dec. 40	Elfsteden NL	juli 32-33
Fordson Major	dec. 41	Bornholm Rundt	aug. 8-10
Emaljeskilteudstilling	dec. 41	Margrethetorp	aug. 12-13
		Gavnø	aug. 14-15
Diverse		Ikca-løb	aug. 16
Motorstof på satellit	feb. 33	Sydhavsrally	aug. 20-21
HMS	mar. 29	Ringkøbingløbet	sept. 22-25
Nye medlemmer	mar. 30-31	Styrkeprøven	sept. 26-27
Andre klubber	april 26	Morris jubiweekend	sept. 30
Skoda museet	april 26	Stevnsløbet	sept. 31
Om Jowett	april 27	Viking Run	sept. 34-35
DVK og DTM	maj 11	Besøg fra England	okt. 12-13
Ward LaFrance	maj 17	Historic Rally	okt. 15
Frimærker	maj 24	Lastbiltræf	okt. 16-19
Nye medlemmer	maj 38-39	Hosttur Kværkeby	okt. 21
Nye medlemmer	juni 37	Munkebjergløbet	okt. 33
8 volt?	juni 38	Odderløbet	okt. 36-37
Amerikanerbiler	juli 8	Copenhagen Harbour	nov. 30-31
Svar dito	juli 9	Thunderbird træf	nov. 38
Renault & Friis Hansen	juli 37	Sæsonslut Roskilde	dec. 39
Nye medlemmer	juli 38		
Skriv et brev	aug. 5	Teknik	
Video om Zonen	aug. 11	Små skruer	sept. 29
Nye medlemmer	aug. 17	Kalechebuer	okt. 38-39
Nyt på Egeskov	aug. 18	Ådring af metal	dec. 34-35
Nyt i Gjærn	aug. 19	Hvilken benzin...	dec. 36-37
Danske bilmuseer	aug. 34	Blyfri benzin	dec. 38
Kgl. hvad?	sept. 5		



Invitation til Skandinavisk Ford V8 Træf 2003

I dagene 6.-8. juni 2003 afholdes Skandinavisk Ford V8 Træf i Svendborg,
hvortil alle ejere af Ford V8, Mercury og Lincoln, primært af
årgang 1932-1953 er velkomne til at deltage.

Program og tilmelding rekvireres ved henvendelse til undertegnede.
Sidste frist for tilmelding er 31. marts.

Vi håber at se rigtig mange V8'ere til dette enestående arrangement.

Svend Draaby

Jydeholmen 48, 1th. 2720 Vanløse. Tlf. 38 71 39 02

VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

ForNavn	EfterNavn	Adresse	PostNr	TelefonNr	Mærke
Erik	Sørensen	Juelsgårdvej 19	7620 Lemvig	9789 5900	
Palle	Skouenby	Bjælkevangen 12	2690 Karlslunde	4615 5201	Mercedes-Benz 240
Flemming	Spangsberg	Doritshave 21	6040 Egtved	7555 2450	Morris Minor 1000 Super
Peter	Qwist	Langelandsvej 48, 4. th.	2000 Frederiksberg		
Henrik	Farm	Ugletofte 28	5260 Odense S	6595 9406	Opel Olympia
Jens B.	Hoppe	Nørrevej 71, 1. tv.	3070 Snekkersten	2972 6375	VW 1600
Niels Søbjerg	Nielsen	Holmevej 30	2830 Virum	4585 4713	MG B
Jimmy Steen	Hansen	Sofielundsvej 72	2600 Glostrup		
Torkild Bjerglund	Andersen	Snærdildvej 178	8300 Odder	8654 1315	Jaguar XJ 6
Henrik	Lautrup	Kæruldvej 14	3300 Frederiksværk	4777 1907	Ford Customline
Henrik	Hansen	Bøgevej 33	2740 Skovlunde		
Carsten	Sloth	Ringstedvej 79	4690 Haslev	5631 0427	MG A 1600 Mk. II
Peter Holm	Christensen	Jørgensmindevej 6	4200 Slagelse	5854 4185	
Hans-Erik	Pedersen	Gransangervej 8, 1. tv.	2400 København NV	2244 1045	Mercedes-Benz 280 SLC
Jens Erik	Jensen	Hedevangen 1 d	8800 Viborg		NSU 110S.C.
Claus Bjerglund	Andersen	Niels W. Gades Vej 6	8000 Århus C	8614 1444	Alpine A 110 1300
Kurt Stig	Larsen	Hammershøjbyvej 1	3400 Hillerød	4817 2940	Overland Whippet
Nils	Trygved	Bel Colle Parken 9	2690 Rungsted Kyst	4576 1911	Jaguar Mk. II 3,4 ltr.
Steen	Rasmussen	Kjærbovænge 74	3520 Farum	4495 4323	Porsche 911
Jens H.	Mikkelsen	Nordentofte 71	8832 Skals	8669 5157	Sunbeam Alpine
Karl	Top	Rødamsvej 6	5856 Ryslinge	6267 1983	Volvo P 210
Nickolass	Pilemann	Skibhusvej 418 C	5000 Odense	4016 9211	Chevrolet Impala
Lise	Rønhoff	Sandagervej 20	4640 Fakse	5671 4080	MG B
Claus Ariel	Mortensen	Drejøgade 31, 1. tv.	2100 København Ø	3920 9706	Nimbus
Karsten S.	Kristensen	Nyholmvej 16	3660 Stenløse	4468 0031	Ford A
Karsten S.	Kristensen	Nyholmvej 16	3660 Stenløse	4468 0031	Indian Big Chief



Velkommen til en aften hvor
Hans Ellehammer fortæller i
 Ellehammers Laboratorium
 Kildegårdsvej 20 2820 Gentofte
 torsdag 20. februar 2003
 kl. 19.00 - 22.00



Her er en enestående chance for DVK's medlemmer!

Den 93-årige Hans Ellehammer, søn af flyve-, motorcykel- og auto-mobilpioneren J.C.H. Ellehammer, holder et par timers causeri over sin fars opfindelser og bedrifter samt egne oplevelser i 1900-tallet. Billedet til denne invitation er Ellehammers automobil fra 1909. Det halve af bilen eksisterer stadig, også den 3-cylindrede stjernemotor, som for øvrigt også sad i den allerførste flyvemaskine, Ellehammer lavede i 1905. Ellehammer var den første flyvepioner, som fløj med et motorfly i Europa præcis den 13. september 1907. Flyet og mange andre af disse flykonstruktioner kan ses som modeller hængende ned fra loftet i laboratoriet.

Tilmelding til DVK's Dorthe Thies på tlf. 49 14 59 06 eller fax. 49 14 11 14 senest mandag den 10. februar 2003. Max. 80 deltagere.

Deltagergebyr kr. 50 pr. person inkl. pølser med brød og øl-vand-kaffe.

Hilsen Kim Polte og Claus Neble

OBS! Medbring egen klapstol og spørgehumør

STUMPEMARKED I HERNING

Lørdag d. 15. marts 2003

Kl. 8 - 16

Messecentret, Vardevej, Herning

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

Komplete veterankøretøjer
 Litteratur, antikviteter, ting og sager.

Med venlig hilsen og på gensyn

DE MIDTJYDSKE VETERANER

Bestilling af studeplads og yderligere oplysninger hos:

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

Velkommen igen 1. november 2003

17. STUMPEMARKED

INDBYDELSE TIL DET ÅRLIGE

AUTO VETERAN
 OG
 RESERVEDELS **MARKED**

LØRDAG den 7. juni 2003 kl. 8-16

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

GRATIS STUDEPLADS



LØRDAG 6.9
 2003
 LASTBILTRÆF

JYSK
AUTOMOBILMUSEUM

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

**Biler sælges**

MG TD 1952, import fra Californien, uden afgift. Delvis uoriginal motor/gearkasse, meget fin karrosse absolut uden rust eller skader. Vinterpris kr. 75.000,-
J. P. Mortensen, tlf. 40585497.

Morris 1800 S - 1970. Usædvanlig modelvariant med 2 karburatorer og 101 hk og endda med et dansk monteret stålskydetag. Desværre er bilen i behov for en totalrestaurering og reparation af den trafikskade som for mange år siden tog den af gaden. Skaden, som er i midterdørstolpen, kan sagtens rettes og der forefindes de nødvendige dele herfor. Der er selvfølgelig papirer på bilen, også købsattester m.m. 3.500 kr. eller et godt bud.
Henrik Thostrup, tlf. 44445619.

Volvo Amazon B16 Sport 1958. Utrolig velholdt. Aldrig renoveret. Ingen rust. Original lakering fra 58. 4 år til syn. Rød med hvidt tag. Nye diagonaldæk med hvide sider. Sorte nr. plader. Prisinde kr. 48.000,-. Giv et bud. Evt. bytte med Triumph Thunderbird eller BSA A10 årg. 1953.
Ole Callesen, tlf. 74561611.

Ford Consul 1973, 1700 V4 motor, topstykker, nye ventiler, reno, 2500. Motor tip top stand, kørt 140.000 km. En ejer, direktionvogn. Kun kendt rust, front renoveret, 4 nye dæk, pris kr. 3.500. Skal flyttes fra garage snarest.
Bent Thomsen, tlf. 74485229.

Volvo 544 1965, blå, god motor, pæne kofangere, kan køre, res.dele kan evt. medfølge., kr. 2.000, eller h.b.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Replica Jaguar, bygget på 2CV, årgang 1974, nysynet, afgift betalt, sølvgrå, meget flot, pris kr. 80.000.
Replica Buggiti, bygget på 2CV, 1975, nysynet, blå, alt er nyt, afgift er betalt, kr. 80.000.
Grethe Andresen, tlf. 22680620.

Alfa Romeo Spider 2000, 1976, hvid, totalt istandsat 1989, udstillingsbil 1989-2002, aldrig kørt i Danmark, synet november 2002, u/afgift kr. 58.000 (afgift ca. kr. 40-45.000).
Carsten Høgh, tlf. 44486834.

BMW 2000, 1972 til restaurering, reserveredebil medfølger, højeste bud over kr. 5.000.
Peter Ulriques, tlf. 54872053.

Ford Corsair, 4 stk. årgang 1964-67, står i garage, urest., kr. 2.500 pr. stk.
Poul Laier, tlf. 86629458.

Volvo Amazon 1967, 2 ejere, 216.000 km garanti, papirer haves, sorte plader, rust omkring venstre forlygte, ellers flot vogn. Ingen rust i bund, paneler m.v. Skal synes februar 03. Forventede omkostninger kr. 4.500. Mekanisk repareret de sidste par år for ca. kr. 35.000, bl.a. nye bremses, støddæmpere, generator m.m. Regninger haves. Kanonpris kr. 14.000.
Jan Larsen, tlf. 66108317.

VW Boble 1300, 1966. 139.000 km. 1 familiceje fra ny. Orig. sorte plader, nysynet, billig forsikring og vægtafgift, kr. 29.000.
Henv. tlf. 43902640 / 20291640.

Vauxhall Velox, 1964, sidst synet nov. 2000, 113.000 km, familieejet fra ny, giv et bud.
Anders Højberg, tlf. 48249282.

Cadillac DeVille convertible 1963, u/afgift kr. 180.000.
Lincoln Continental convertible 1964, u/afgift kr. 150.000.
Ford Mustang convertible 1968, u/afgift kr. 160.000.
Bent Manly, tlf. 21700700.

DKW FII de Luxe, 1965, alt originalt, nysynet, meget velholdt, pris kr. 39.000.
Martin Gudmundsen, tlf. 26886587.

Triumph TR 4, 1965, til restaurering, Cal. bil, kr. 32.000.
John Hansen, tlf. 74584070.

Ford A 4-dørs phaeton 1931, til renovering, pris kr. 30.000.
Ford A pickup 1928, førerhus + lad færdigrenoveret, pris kr. 30.000.
Ford A 4-dørs sedan 1930, til renovering, pris kr. 15.000.
Jonny Paulsen, tlf. 74434353 / 22262000.

Ford Escort 1300 XL 1974. Enejers bil med servicebog og hele købshistorien, med originale sorte nummerplader, har kørt lidt over 111.000 km., nyrenoveret for ca. 30.000 kr., næsten ny totallake-

ring, fejlfri synsrapport pr. d. 30. juli 2002. Sælges på grund af pladsmangel for kun 35.000 kr.
Azad Ghaderi, tlf. 22136828.

Jowett Jupiter 1953, åben 2-pers. sportsvogn, bilen er meget original, næste syn om 7 år, pris kr. 185.000, evt. bytte.

Opel 1,9 Caravan, 1969, meget original, bilen har kun haft en ejer, der er meget lidt rust, bilen er monteret med træk, pris kr. 3.500.

Mazda 1300 1977, personvogn, næsten al rust er lavet, div. pladedele medfølger, bilen har kun kørt 98.000 km, pris kr. 3.000.
Poul Bertelsen, tlf. 40445060 / 75851460.

De Soto lastbil 1956 m. aftagelig presenning, pumpe og udstyr, meget flot, originale sorte plader, kr. 38.000,-. Gerne bytte.
Henv. tlf. 55992565.

Rover 90/100 1958. 6-cyl. Vi har ikke tid til at fuldføre restaureringen. Undervogn totalrestaureret og fremtræder rustfrit og pulverlakeret med motor og gearkasse monteret, der skulle være i orden. Karrossen er delvist aluminium (døre, front/bagklap) og i fin stand. Rust i bunden, men konstruktionen er simpel. Røde, intakte lædersæder og træinteriør. Hvem kunne være interesseret i at afhente sådan en vogn for 5.000 kr.?
Carsten Boch, tlf. 40309930.

Chevrolet 1951 4-dørs. DK papirer, rust lavet, nypolstret for 15.000. Ny-malet, mangler blinklys, viskerarme + enkelt liste. Kører ok. Skal synes. Kr. 44.000.
86551616, Gylling 8300 Odder.

Biler købes

Ford A Tudor 30-31. Skal være synet og klargjort.
Børge J. Madsen, tlf. 98296301.

Buick, Chevrolet, Chrysler, Plymouth, årgang 1938-39, 4-dørs sedan i pæn stand og godkendt.
H.K. Kristensen, tlf. 62521271.



Dele til biler sælges

Opel Rekord A: ny udstødning, kr. 900.

Henv. tlf. 39660250.

Rover TC 2000, 1973, dele, motor kørt 31.000 km., gearkasse, bagtøj + karrosseridele.

Jens Jensen, tlf. 75724347.

Ford V8 motor 100 hk i perfekt stand med kompr. test, karburator, fordeler, udst. manifold, kobling m.m. Normal pris kr. 25.000, nu kun kr. 8.000.

Poul Aage Thomsen, tlf. 32533688.

Til **Opel Kadett A & B:** div. pæne fælge med gode og lovlige dæk. Kr. 125,- pr. stk.

Til **Ford Escort Mk I:** 1 forbro kr. 400,- . 1 ny benzintank kr. 650,- (passer også til Mk II).

Thorleif Tofte I lansen, tlf. 55996119.

Til **Alfa Romeo Alfetta** m.fl. 4 stk. compomotive alufælge 6x14", 4 huls 4 x 98, kr. 1.200. 4 stk. stålfælge 5,5x14", 4 huls 4x98 med Vredestein Snow + med pigge. 175x14", kr. 800. Til **Alfa Romeo Spider**, hardtop, passer til år-gange for 90'erne, kr. 3.500.

Ole Jacobsen, tlf. 48714075.

Michelin 185 HR 15 XVS radial dæk, 4 stk. nye, kr. 2.000.

Verner Grebart, tlf. 39631034 / 35424344.

Til **Chevrolet** 1929-30-31-32-33 og 34: 1 motorblok med diverse motordelc, til 1933 hel motor m. topstykke, koblingshus, blok og manifold, 1 tank til 1930-31, 1 tank til 1932-33, 1 foraksel m. bakker og tromler til 1930-31 og 32. Til 1932 forkofanger m. stiver. Til 1929 + 30 forkofanger med stiver, 2 bagkofangerhjørner til 1929-30. 1 forkofanger til 31. 1 kølerkappe til 1929-30-31, 4 støddæmpere til standart 34, 2 forlygter m. til 31, 2 gearkasser (måske til lastbiler til 1929-30-31-32). Alle dele er mere eller mindre brugte.

Jens Rasmussen, tlf. 86192930 (dag) / 86178002 (aften).

Bagagebærer til montring bagpå over motorhjulm til **Renault 4 CV.** Div. reservedele til **Renault:** næsten alt haves til R8 - R10 - Estafette - også til andre

Renault'er. Div. nye pladedele til **biler fra 60/70**, ca. 3.000 stk.

Poul Bertelsen,
tlf. 40445060 / 75851460.

Kuffert til **Chevrolet** 1931 sælges, kr. 1.000,-. Flemming Jensen, tlf. 46497980.

Chevrolet dele: motor 265 cui 1955-57, hovedrenoveret, nye lejer, stempler mm. 7500,-1954, grill ny 5000,-, 1949-50 original radio 1200,-, 1953-54 paneler 4d (med presning under bagdør), 1953 stenplade for, 1953-54 inderskærme for, 1954 nye kofangerhorn for, 1949-50 forskærm og dørlister, 1953-54 HT bagklap, 1953-54 venstre bagdør samt mange flere nye og brugte dele til 1949-54 chevrolet. Flemming Hartvig, tlf. 40735333.

Dele til biler købes

Triumph TR 6 PI, 1969, gearkasse + overdrive (type A) købes.
Bjarne, tlf. 20990904.

Motor til **Ford Anglia 100 E**, skal være i god stand.

Otto Evers, tlf. 32514187.

Weber accelerationspumpedæksel til opretstående karburator med vippearm, IDF-model, fx. fra VW-1300S el. type-3, el. ombygget type I motor eller andet.
Jonas Vad, tlf. 26246101 / 33798902.

Div. reservedele købes til **Renault**, næsten alt har interesse. Dele til Renault 4CV, Dauphine, R8, R10, Estafette, R16, Caravelle/Floride. Anhængertræk til Renault Estafette varevogn.

Vauxhall Ten-Four 1938: 4 stk. hjulkapsler købes.

Heine Askær-Jensen (2413),
tlf. 32548188.

Mc sælges

Triumph Bonneville T 120, 650ccm, 1972. Meget fin stand, Boyer elektronisk tænding. Akron alu-fælge, konverteret til blyfri benzin, sælges nysynet i købers navn, pris kr. 48.000.

Klaus Stamp, tlf. 40400066.

BMW R 26, 1957, sort, original, velholdt, starter og kører godt, komplet med manualer og originale papirer, pris kr. 25.000. Henv. tlf. 43902640 / 20291640.

EMW R 35, 1952, indregistreret på sorte plader, flot stand, pris kr. 19.500.

Henv. tlf. 55992565.

Zündapp Norma Lux 1955 200ccm har aldrig været indr. kun brugt til demo. 95% restaureret og komplet, en virkelig ener. Pris kr. 8.200.

Henning Olsen, tlf. 97214188.

Norton Commando 1971 750 ccm 2-cyl. Original lak, krom, udstødninger osv. Kun 12.800 km fra ny. Meget flot klassisk cykel. Har ikke været registreret i flere år. Der medfølger div. litteratur. 42.500,- uden afgift.

Tlf. 23655745.

Dele til mc

Div. dele til **Vespa Scooter** sælges: sæder, sidestykker, skærm, styr, lygter og div. andre dele.

Poul Bertelsen, tlf. 40445060 / 75851460.

Bagsædepude til **Norton B18,** 1955, i læder købes.

Morten Bruun,
tlf. 48799429 / 22114394.

Harley Davidson dele. 1919 motor, gearkasse, 2 sæder, støtteben, fodhviler, fælg + tanke. 1 plejlstang knækket, men alle dele til motor menes at være der. Motor adskilt + ekstra dele. 5.500,-

TWN motor 1954, 200 ccm. Nymonteret fra fabrik med tank + blæserkøling, men er en motorcykelmotor. 2.500,-.

86551616, Gylling 8300 Odder.

Iford bagsæde – har siddet på Indian. Slyngklodsregulator til engelsk magnet fra 50'erne. Gasanlæg til karbid til gl. mc. Meget flot, ingen buler – fornicket med alle beslag, klart til at montere. Sadeltasker i kernelæder, brun, alle remme er der. De er klar til at montere. Originale tasker fra militærdepot + civilpoliti fra perioden 20-30.
65314152.

Automobilia sælges

Bilårbogen, Illustrationsforlaget 1952-73, 21 bøger (1966 mangler). Giv et bud.

Søndergaard, tlf. 44650304.



Chevrolet litteratur 1932-1960. Diverse forsalsbrochurer, instruktionsbøger, reparationsmanualer mm. Nyere **GM** forsalsbrochurer: 80 ElCamino, 76 Impala, 80 MonteCarlo, 79 Malibu, 76 Chevelle, 73 Caprice, 76 Camaro, 80 Camaro, 80 Buick Skylark, 78 Impala, 78 Buick, 82 Malibu, 82 Celebrity, 82 Impala, 82 Buick, 80 Buick, 73 Buick. Flemming Hartvig, tlf. 40735333.

1 stk. Service Manual for **Dodge Dart, Coronet & Charger** 1967, kr. 200. 1 stk. **Volvo 140**, 1973, Service Manual (på engelsk) kr. 150. 1 stk. „How to rebuild Your Big Block Ford, kr. 200. 1 stk. Chiltons Auto Repair Manual 1964-71 (**amerikanske** og **VW**) kr. 300. 1 stk. Shelby Buyers Guide (kun **Mustang**) kr. 200. 1 stk. Chilton's Repair & Tune-up Guide til **Pontiac Firebird** 1967-81, kr. 200. Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Austin „Ten“ Handbook og List of spareparts, 1937, sælges samlet kr. 550,-. Christoffer Hermann, tlf. 33326383.

Værkstedshåndbøger: **Saab 95, 96** og **Monte Carlo** 1967 • **Saab 95, 96** og **GT 750** 1960-64 • **Ford** ny **Cortina**, udgivet 1966 på dansk • **Ford Anglia, Anglia Super, Anglia Estate, Thames, Prefect** 1959-68 • **Ford Anglia 105E** 1966 på dansk, men kun tænding og karburator • **Ford Cortina, Lotus** 1969 • **Ford Y** udgivet på dansk 1933-34 samt reservedelslister 1932-57, fotokopi • **Ford V8** motorer, serie **78, 81A, 59A** 1948 • **FIAT Strada** 1979-88, Haynes 1991 • **FIAT 127 903 Standard** til **1301 GT**, Haynes 1988, fotokopi • **Skoda Estelle 110-130** 1977-89, Haynes, fotokopi • **Simca 1100** 1978, fotokopier m.m. samlet af ejeren • **Ford** materialer til træningskurser fra 1970'erne og 80'erne. Reservedelskataloger & -priser: **Ford T** 1927 & 1931 (både engelsk og dansk version) • **Ford V8** model **61** lastvogn 1937, dansk • **Ford V8** model **62** personvogn. Følgende er alle engelsk **Ford** (oftest Dagenham / Essex): **Fordson** traktor 1937 • **Prefect** 1938 • **Ten** 1938 • **Eight** 1938 • **Fordson** van 1938/49 • **Anglia** og **Fordson** van 1949. Illustrerede fælleskataloger: **8** og **10 H.P.** og **Fordson 5** og **10 CWT** van 1932-1946 • **Popular** og **8** og **Anglia** og **Prefect** og vans 1932-59 • Model **WOT 3-D** (militærlastvogn 30 cwt.) 1944 • **Tha-**

mes model **ET6** og **ETF6** 1949 • **Consul** og **Zephyr** og **Zodiac** 1951-56 • **Anglia, Prefect, Popular, Escort, Squire** og **Thames 5/7 cwt** 1953-62 • **Consul 375, Zephyr, Zodiac** 1956-62 • **New Anglia** („forkert“ bagrude, alle modeller) 1959- • **Consul 315, Consul Capri** 1961 • **Corsair V4** 1963 -70, engelsk men også på fransk, tysk og spansk • **Escort** 1968. Instruktionsbøger: **Ford V8** 65 hk personvogn 1932.

Jan Pedersen, tlf. 55817808.

Automobilia købes

Velocette Flat Twins af Roy Bacon. Finn S. Pedersen, tlf. 75251742.

Diverse sælges

Jerrycan, grøn, USA fra 1952, lidt rusten, kr. 200. Henv. tlf. 39660250.

Affugter „**Ruskol**“ type I 18 mini, incl. hygrostat, afrimningsur og vægkonsol (nypris kr. 9.000.) kr. 4.000. Ole Jacobsen, tlf. 48714075.



Til salg

Ford T 1927 (reg. f.g. 10. maj). Original reg. attest medfølger. Ikke opbygget eller renoveret på nogen måde. Originalt interior og original lak, (- skærme). Fremstår som næsten ny, da den altid er blevet opbevaret i opvarmede lokaler. Bilen er på sorte nummerplader og kører glimrende. Jeg er anden ejer af bilen og har haft den i ca. 40 år. Pris kr. 80.000.

Poul Henning Kristensen, tlf. 75156262.

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!

EXCLUSIVE BILER VETERAN BILER SAMLER BILER



Packard Super Eight Roadster 1938

Eneste eksemplar i Danmark. Et af USA's dyreste mærker i 30'erne. Meget sjælden Veteranbil. I en stand som ikke kan beskrives. Fejlfri overalt. Helt original.

Pris kr. 1,5 mill.



Lincoln Continental MK II 1956

Håndbygget i 411 eksemplarer. USA's dyreste bil i 1956. Usædvanlig flot. Lang historie

Pris kr. 348.000



Mercedes Benz 600 SWB 1969

Meget sjælden bil. Top fin stand. V8 motor 6,5 l. 300 hk. Aut. gear. Alt i el. Køleskab i armlæn. Nyt velour indtræk. Total ny hydraulik og luftafjedring udført hos Mercedes Benz i Tyskland. I 2002 (for 20.000 EURO)

Pris kr. 695.000



Jensen Interceptor III 1974

Håndbygget engelsk sportsvogn. Prisklasse som Rolls-Royce. V8 motor. 330 hk. Aircondition. Aut. gear. Servostyring. m.m. Total læder interieur. Kørt 75.000 km. meget velholdt.

Pris kr. 248.000



Lincoln Continental MK V 1960

Konvertible. Sort med rød læder interieur. V8 motor. 368 CID. 315 hk. Meget fin stand. Kun kørt 97.000. Alt i el udstyr

Pris kr. 295.000



Lincoln Continental MK V 1979
»Cartier« model. V8 motor. 400 CID. 160 hk. Alt tænkeligt udstyr. 74.000 km.

Pris kr. 168.000



Ferrari 330 GT 2+2 1964
12 cyl. Ferrari klassiker. Total restaureret i Danmark af specialist. V12 motor 4,0 l. 300 hk. Nyt læder interieur. Usædvanlig flot.

Pris kr. 675.000



Lincoln Continental MK III 1969
Meget flot USA restaurering. V8 motor. 460 CID. 365 hk. Alt i udstyr og i top fin stand. Vognen præmieret i USA

Pris kr. 198.000



Maserati Merak 1973
Maserati sportsvogn. V6 motor. 190 hk. Rød med beige læder interieur. Klima anlæg. Servostyring. Etc. Meget flot overalt.

Pris kr. 348.000



Cadillac Coupé De Ville 1960
Meget flot Coupé. Kun kørt 48.000 miles. V8 motor. 390 CID. 325 hk. Alt tænkeligt udstyr. Næsten som ny.

Pris kr. 248.000



Maserati Indy 1971
Rød med beige læder interieur. V8 motor 4,7 l. 290 hk. Klima anlæg. m.m. Kun kørt 2.000 km med total renoveret motor.

Pris kr. 495.000



Cadillac Eldorado Coupé 1985
Meget elegant model med rustfri ståltag. V8 motor. Aut. gear og alt i udstyr. Kun kørt 99.000 miles. Meget flot.

Pris kr. 285.000



Jaguar 420 1968
Dronninge modellen. Kun kørt 8.000 km efter total restaurering. 6 cyl. motor. 220 hk med overgear. Nyt oliven læder interieur. Helt som ny overalt.

Pris kr. 268.000



Buick Riviera 1967
Hvis man ikke vidste det, tror man den er ny. Total frame-off restaureret i USA. V8 motor. 430 CID. 395 hk. Hvidt læder interieur.

Pris kr. 298.000



Jaguar E-Type Roadster V12 1973
Meget flot restaureret. V12 motor. 309 hk. Aut. gear. Aircondition. Den sidste rigtige sportsvogn fra Jaguar.

Pris kr. 495.000

DAMGAARD-NIELSEN AS

– Best in exclusive and classic cars
Bjarkesvej 3, 3450 Allerød

Tlf. 70230901 – Fax 70230902
E-mail: odn@dna.dk - www.dna.dk

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2003.



Veteranbiler 1900 - 1968

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	609 kr.	340 kr.
100.000 kr.	862 kr.	459 kr.
150.000 kr.	1.024 kr.	621 kr.
200.000 kr.	1.134 kr.	755 kr.
250.000 kr.	1.365 kr.	928 kr.
300.000 kr.	1.523 kr.	1.074 kr.

Klassiske biler 1969 - 1978

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.594 kr.	809 kr.
50.000 kr.	2.017 kr.	972 kr.
100.000 kr.	2.341 kr.	1.349 kr.
150.000 kr.	2.785 kr.	1.673 kr.
200.000 kr.	3.221 kr.	1.996 kr.
250.000 kr.	3.718 kr.	2.348 kr.
300.000 kr.	4.237 kr.	2.699 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1968

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	537 kr.	186 kr.	378 kr.
100.000 kr.	753 kr.	186 kr.	378 kr.
150.000 kr.	1.076 kr.	186 kr.	378 kr.

Klassiske motorcykler 1969 - 1978

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.245 kr.	597 kr.	540 kr.
50.000 kr.	1.569 kr.	597 kr.	755 kr.
75.000 kr.	2.216 kr.	597 kr.	972 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1978

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.723 kr.	2.012 kr.

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

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

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



Veteran
Forsikringsklubben