

Medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub

# VETERAN TIDENDE



*DVK*

*Nummer 249 - Marts 1997 - 27. Årgang*

**Dansk Veteranbil Klub**

Postbox 33, Gl. Strandvej 20,  
2990 Nivå  
Telefon 49 14 59 06  
Telefax hele døgnet:  
49 14 11 14  
Giro 600-4253  
Kontortid dagl. kl. 8-14  
Telefontid kl. 10-12  
Forretningsfører Steen Haselmann

**Bestyrelsen**

**Formand**  
Poul Suhr  
Grønningen 27  
8700 Horsens - 75 65 78 36

**Næstformand/Kasserer**  
**Forsikringsforhold**  
Jørgen Behrendt  
Klintsøvej 8  
2665 Vallensbæk - 43 53 55 03

**Sekretær**  
**Registre og Sektioner**  
Tom B. Jensen  
Holme Møllevvej 21 st. tv.  
8260 Viby J. - 86 14 06 35

**Internationalt samarbejde**  
**Motorhistorisk Samråd**  
Claude Teisen-Simony  
Ved Grænsen 19  
2000 Frederiksberg - 38 79 27 94

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

**København/Sjælland**  
Claus Neble  
Fuglebakkevej 1  
2000 Frederiksberg - 31 19 82 72

**Fyn**  
Arne Sørensen  
Odensevej 327  
5300 Kerteminde - 65 32 22 49

**Sønderjylland**  
Frits B. Johansen  
Sjellerupvej 48  
6430 Nordborg - 74 45 94 50

**Vest- og Midtjylland**  
Finn Riistoft Nygaard  
Godthåbsvej 7, Dybe  
7620 Lemvig - 97 89 50 62

**Øst- og Nordjylland**  
Tom B. Jensen  
Holme Møllevvej 21, st. tv.  
8260 Viby J. - 86 14 06 35

**Registre**

**Rover:**  
Henning Helmer - 42 19 27 00

**Peugeot:**  
Claus Sonne Linnedal - 31 57 27 18

**Fiat:**  
Ole Emil Riisager  
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

**Fiat - Efterkrigs:**  
Asbjørn Funder - 47 77 77 74

**VW:**  
Arne Larsen - 42 36 11 18

**Ford V8:**  
Jess Nielsen - 53 41 24 53

**General Motors - Efterkrigs:**  
Knud Madsen - 75 43 10 45

**Renault:**  
Anker Krarup - 66 11 43 14

**Opel:**  
Frederik Ravn-Larsen - 32 50 12 37

**Sektioner**

**Morris (øst):**  
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

**Morris 8-10 (vest):**  
Henrik Christensen - 97 12 24 14

**MG:**  
Henning Andersen - 38 79 51 79

**Historisk Sports Sektion:**  
Sten Heide - 35 37 03 98

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

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

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

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

**Ford T:**  
Egon Wang Neesgaard  
46 38 34 26

**Ferdinand Porsche:**  
Claus Neble - 31 19 82 72

**American Automobiles:**  
Peter Løvtrøm Sørensen  
44 44 25 86

**Mødesteder**

**København:**  
Nivågård  
Gl. Strandvej 20, Nivå

**Midtsjælland:**  
Kværkebyvej 79  
Kværkeby ved Ringsted

**Østsjælland:**  
Nygade 3, Klippinge

**Fyn:**  
Egeskov Veteran Museum  
Kværndrup

**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård  
Ved Sabro

**Vestjylland:**  
Sindinggård ved Herning

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Rødekre

**Nordjylland:**  
Kjældgårdsvej 2, Sæby

**Bibliotek**

Hanne Jonassen  
Bossrupvej 510  
3050 Humlebæk - 49 19 11 29

**Veteran Tidende**

Månedligt medlemsblad  
Oplag: 3500

**Ansvarlig redaktør:**  
Poul Suhr

**Bilhistorisk Tidsskrift**  
Redaktør:  
Ole Emil Riisager  
Krogsholmgårdsvej 70  
2950 Vedbæk  
Kun skriftlig henvendelse.

**Teknisk brevkasse:**  
P. E. Hansen  
Torsted Allé 25  
8700 Horsens  
Kun skriftlig henvendelse.

Alt stof skal sendes inden den 20. til:  
DVK - Veteran Tidende  
Gl. Strandvej 20, Postbox 33,  
2990 Nivå  
eller på Fax 49 14 11 14.  
Professionelle annoncer skal leveres  
reproklare.

**Forsikring**

Dansk Veteranbil Klub • 49 14 59 06

**Revision**

Poul G. Jensen • 32 50 65 75

**Annoncepriser:**

1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-
4 farve	kr. 4.500,-
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-
4 farve	kr. 2.500,-
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-
4 farve	kr. 1.500,-

**Tryk**

GRAFISK PRODUKTION

Ole Callesen  
Skovhusevej 7  
6070 Christiansfeld  
Tlf. 74 56 16 11

**Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Bilhistorisk Tidsskrift, P.E. Hansen .....	14
Leder, Claude Teisen-Simony .....	4	Månedens køretøj, Anton Hald .....	17
Indkaldelse til generalforsamling .....	5	Teknisk information P. E. Hansen .....	21
Klubaktiviteter .....	6	Månedens køretøjsprofil, G. B. Olsen...	22
Sælg ikke din gamle bil .....	8	Arr. og løbsinvitationer .....	26
Gentofte Brandvæsens Museum .....	9	Tilmeldingsblanketter .....	30
Råd der holder, Gorm Bang Olsen .....	10	Køb, salg og bytte .....	34
Månedens personprofil, P. Suhr .....	12	Næste Veteran Tidende udkommer uge 15, 1997.	



## Møder

### Marts

11. 19.00: Arkiveringsaften - Nivågård.  
 13. 19.30: Klubmøde - Klippinge, Østsjælland (Nygade 3)  
 13. 19.30: Klubmøde - Rødekro. Arr. klubbens formand Poul Suhr.  
 17. 19.30: Klubmøde - Sindinggård, Herning.  
 18. 19.30: Klubmøde - Kværkeby, Midtsjælland. Arr. Ole Olsen, Good Year.  
 20. 19.00: Aktivitetsaften, København. Besøg hos Ole Sommers Veteranbil Museum, Nærum. Tilm. 49145906.  
 20. 19.00: Morris møde hos Bent Riff, Elmevej 23, Roskilde. Tilm. 46351992.  
 24. 19.30: HSS, Sektionsmøde. Telefonvej 7, Gladsaxe.  
 25. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn. Arr. besøg af klubbens formand Poul Suhr.

### April

01. 19.30: Klubmøde - Ristrup Hovedgård, Østjylland. Besøg af klubbens formand Poul Suhr.  
 03. 19.00: Klubmøde - Nivågård. Arr. besøg af Told og Skat, foredrag om registreringsafgift m.m.  
 08. 19.30: Arkiveringsaften - Nivågård.  
 10. 19.30: Klubaften - Klippinge, Østsjælland.  
 10. 19.30: Klubmøde - Rødekro. Arr. Vi besøger Brandværnsmuseet i Gram. Se under klubaktiviteter.  
 15. 19.30: Klubaften - Kværkeby, Midtsjælland. Arr. besøg af klubbens formand Poul Suhr.  
 17. 19.00: Aktivitetsaften, København. Besøg hos Henning Andersen, Vanløse.  
 17. 19.00: Morris møde hos J.O. Hesselvig, Løkkevej 5, Sorø. Tilm. 53631190  
 19. 13.00: Generalforsamling i DVK, Nyborg.  
 21. 19.30: Klubmøde - Sindinggård, Herning.  
 29. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn. Arr. besøg af bestyrelsesmedlem Claus Neble.

### Maj

01. 19.00: Klubmøde - Nivågård.  
 06. 19.00: Aktivitetsaften. Biblioteket Nivågård.  
 06. 19.30: Klubmøde - Ristrup Hovedgård, Østjylland.  
 15. 19.30: Klubmøde - Rødekro.  
 17. 19.00: Aktivitetsaften, København.  
 20. 19.30: Klubmøde - Kværkeby, Midtsjælland.  
 27. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn.

## Løb og arrangementer

### April

- 4.-6 Stumpe- og kræmmermarked, Bella Center. Arr. DVK, tlf. 49145906.  
 24. Kl. 18-19. Ikealøb, København. Start Ikea Gentofte. Arr. Peter Løvtrøm, Claus Neble.  
 26. Kl. 09.00. Odsherrøbet. Nordvestsjælland. Arr. Ole Vium, 53414334.  
 27. Kl. 09.00. SWAPP Meet. City 2, København.

### Maj

3. Kl. 9.00. Rødovre Centrum Løb. Arr. Steen Haselmann. Tlf. 31 24 52 56  
 3.-4. HSS. Åbningsløb. Jyllandsringen.  
 08. Driving Test - Køreteknisk anlæg i Kvistgård. Arr. Claude Teisen-Simony, tlf. 38792794.  
 08. Madpakketur omkring Næstved og Kværkeby. Arr. Egon Neesgaard, tlf. 46383426.  
 16.-17.-18. Skandinavisk Ford V8 - træf i Haslev, Sjælland - Arr. Birger Blakø, tlf. 32949397.  
 17. Kl. 09.00. Nivåløbet (Pinselørdag). Arr. Willibald Farbmacher 49145167.  
 22.-25. "Styrkeprøven" på Bornholm. Arr. DVK v/Ole Lambrecht, tlf. 56953086.  
 25. Kl. 10-15. Klampenborg Classic Autojumble 97. Arr. Kim Polte, tlf. 39652223.  
 29. Kl. 18-19. Ikealøb, København. Start Ikea Gentofte. Arr. Henrik Thostrup, Claus Neble.  
 31. Kl. 09.00. Oldtimerløbet Gråsten-Flensborg. Arr. Lions og Turistinf., tlf. 74650955.  
 31. FRR-Løbet i Københavnsområdet. Tilmelding tlf. 39650039.

### Juni

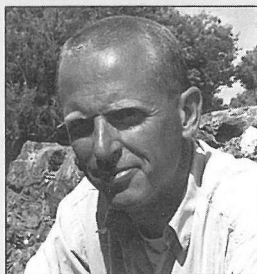
01. Kl. 9.00 Brønshøj - Veteranløbet 1997. Arr. Lars Cramer-Petersen, tlf. 31282722.  
 5. HSS. Grundlovsløb. Hill-Climb. Ganløse.  
 5-8. Danmarksløbet "Fra kyst til Kyst". Arr. F. Johansen 74459450, L.H. Kristiansen 74415420, N. Jonassen, 49 19 11 29  
 14. Vitus Bering Løbet, Horsens. Poul Suhr, tlf. 75 65 78 36  
 14.-15. HSS. Sturup Raceways (også debutanter).  
 14.-15. Classic Autojumble, Gavnø. Arr. Svend Carstensen, tlf. 32 53 01 26  
 26. Kl. 18-19. Ikealøb, København. Start Ikea Gentofte. Arr. Kai Wredstrøm og Claus Neble.  
 27-29. Egeskov Veteran Weekend. Arr. Arne Sørensen, 65322249

### Juli

- 5.-6. Bornholm Rundt. Arr. Allan Pihl Hansen, tlf. 56493544.  
 24. Kl. 18-19. Ikealøb, København. Start Ikea Tåstrup. Arr. Ole Vium, Claus Neble.  
 20-27. The Morris Week. Arr. Willibald Farbmacher. Tlf. 49145167.  
 25-26. Ringkøbingløbet 1997. Arr. Børge Andersen, tlf. 97320734.

### August

- 3-4 Munkebjergløb & Hill Climb. Info, tlf. 31546922, Fax. 75720886.  
 10. Ø & Herregårds Rally, Sjælland. Arr. Claude Teisen-Simony, tlf. 38792794.



Claude Teisen-Simony

### Internationale relationer

Interessen for gamle motorkøretøjer er i dag verdensomspændende. De fleste entusiaster har således også oplevet denne internationalitet igennem enten at deltage i udenlandske løb og arrangementer, eller ved at handle køretøjer eller dele med ligesindede entusiaster i andre lande ofte på helt andre kontinenter

Såvel som interessen er international, således er også problemerne grænseoverskridende. Entusiaster i andre lande kender også til vanskeligheder med miljøforkæmpere, miljøafgifter, told og afgifter mv.

Det er derfor, det er så vigtigt, at vi indgår i og støtter internationalt arbejde. På vores område er det så heldigt, at der kun findes en international organisation for gamle motorkøretøjer, nemlig F.I.V.A. - Fédération Internationale des Véhicules Anciens.

Det internationale samarbejde har en stor styrke i, at man kan engagere internationale kapaciteter til at tage sig af specifikke problemstillinger med relation til vor bevægelse. FIVA har således fast kontor og lobbyist i Bruxelles, englænderen Reginald Dawson. DVK har haft overordentlig stor glæde af lobbyisten i relation til forhandlinger med vore myndigheder.

Det internationale samarbejde kan yderligere udnyttes til at sikre originaliteten af de historiske motorkøretøjer, bl.a. ved at tage forholdsregler mod den stigende internationale svindel med falske og ombyggede biler. Der er derfor ved at blive opbygget en central database, som skal registrere alle biler der er forsynet med et FIVA pas.

Det internationale samarbejde bringer ligesindede entusiaster sammen i fælles glæde over de historiske køretøjer i forbindelse med internationale løb og arrangementer. Visse løb er dog grænseoverskridende og går således igennem flere lande. DVK har i de senere år kunnet glæde sig over en stærkt øget interesse for at deltage i disse internationale FIVA løb.

Der er ingen tvivl om, at det internationale samarbejde vil blive styrket i de kommende år, dels gennem stærkt øget aktivitet, men også ved at medlemsskaren vil blive udbygget.

På nationalt plan er det internationale samarbejde allerede blevet styrket, idet det fra oktober 1997 vil være Motorhistorisk Samråd med 42 motorkøretøjs klubber og 14.500 medlemmer, som vil blive dansk FIVA repræsentant. Dette er naturligvis til stor fordel for den motorhistoriske bevægelse i Danmark.

Claude Teisen-Simony



## INDKALDELSE TIL GENERALFORSAMLING I DANSK VETERANBIL KLUB



Lørdag den 19. april 1997 kl. 13.00 i  
Borgerforeningens hus  
Nr. Voldgade 62 Nyborg

Dagsorden iflg. lovene er følgende:

1. Bestyrelsens beretning
  2. Fremlæggelse af regnskab
  3. Indkomne forslag (Derer ikke indkommet forslag)
  4. Valg af bestyrelsesmedlemmer bosiddende øst for storebælt
- På valg er:
- |                      |                         |
|----------------------|-------------------------|
| Jørgen Behrendt      | ( Villig til genvalg )  |
| Claus Neble          | ( Villig til genvalg )  |
| Claude Teisen-Simony | ( Ønsker ikke genvalg ) |
| Ledig plads          | ( Efter udtrædelse )    |
| Ledig plads          | ( Efter udtrædelse )    |

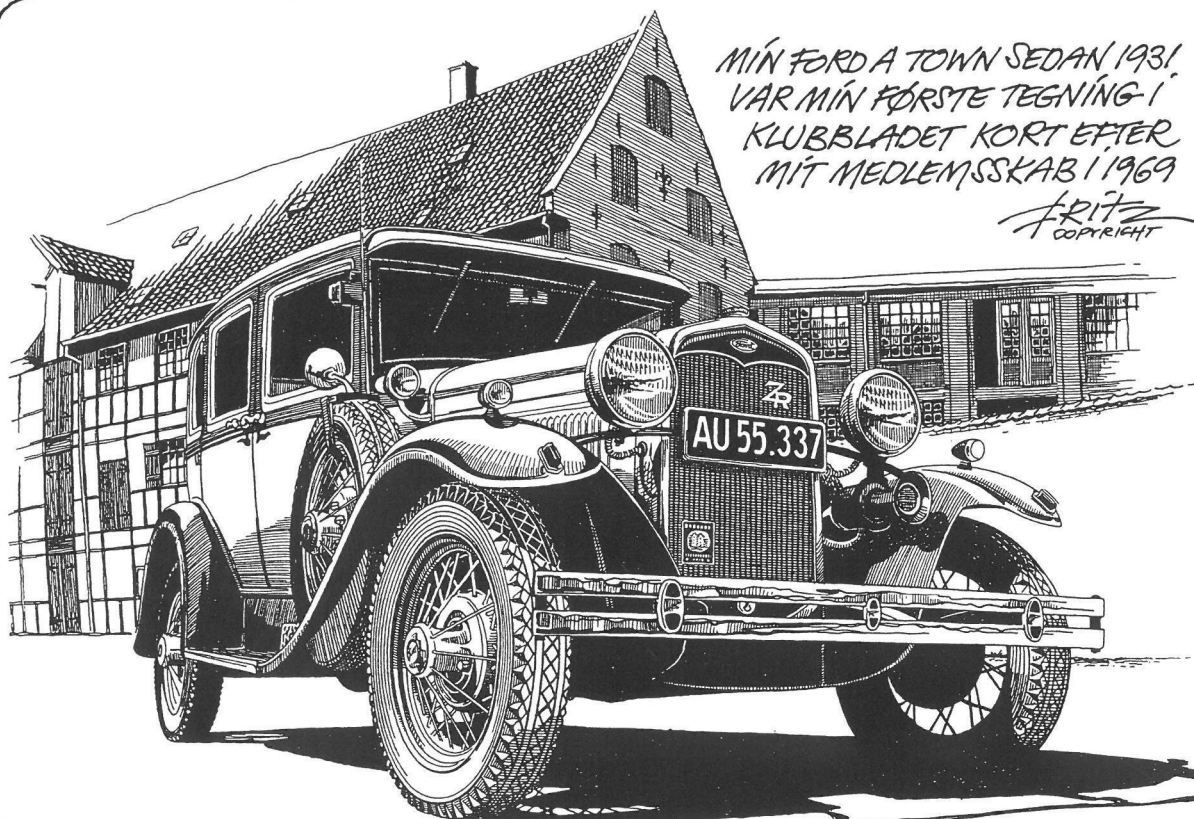
Følgende kandidater er opstillet til bestyrelsesvalget:

Willibald Farbmacher - opstillet af Claus Neble  
Peter Løvstrøm Sørensen - opstillet af Claus Neble  
Steffen Frølich - opstillet af Steen Hasselmann

Kort præsentation af de opstillede kandidater følger i næste nr. af VT.

Endvidere valg af revisor.

5. Eventuelt



MIN FORD A TOWN SEDAN 1931  
VAR MIN FØRSTE TEGNING I  
KLUBBLADET KORT EFTER  
MIT MEDLEMSSKAB I 1969

FRITZ  
COPYRIGHT

**FYN - EGESKOV.**

Alle er velkomne til vore klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned af Alléen til Godskontoret og vore klublokaler.

**Tirsdag den 25. marts kl. 19.30**  
Klubmøde på Egeskov. Vi får besøg af klubbens formand Poul Suhr, der vil fortælle om klubben og besvare eventuelle spørgsmål.

**Tirsdag den 29 april kl. 19.30**  
Klubmøde på Egeskov. Denne aften starter vi med at besøge Veteran Museet før sæsonstart. Det er altid spændende at se hvad der er sket af forandringer og fornyelser i Museet og klubbens værkstedsstand i løbet af vinteren. Ved kaffen kommer Claus Neble DVK bestyrelsesmedlem og fortæller om klubaktiviteter i København/Sjællands området.

**Tirsdag den 27 maj kl. 19.30**  
Klubmøde på Egeskov.

**Juni 27.-28.-29.**  
Egeskov veteran weekend. Vi er nu færdige med at arrangere et årligt familie weekendtræf på Egeskov den sidste weekend i juni måned. Omtale og tilmeldingsskema findes et andet sted i bladet.

*På aktivitetsudvalgets vegne  
Arne Sørensen*

**MIDTSJÆLLAND -  
KVÆRKEBY**

Mødestedet er "Steffensgård", Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går ned til gården lige overfor

kirken og slutter på gårdspladen. Vi har møder den 3. tirsdag i måneden og næste møde er:

**Tirsdag den 18. marts kl. 19.30**  
Ole Olsen fra Good Year fortæller om dæk.

**Tirsdag den 15. april kl. 19.30**  
Formanden kommer på besøg og beretter om aktiviteter og tiltag fremover.

**Torsdag den 8. maj (Kristi Himmelfartsdag)**

Madpakketur fra Rønnebæksholm, omkring Næstved og Kværkeby.

stedet. Tag aftenscaffen med. Max. 40 personer. Tilmelding senest 1. april til Fritz Johansen, tlf. 74459450.

**Torsdag den 15. maj kl. 19.30**  
Vi mødes i klubben. Se i dine gemmer og tag med hvad du har af gamle billeder med biler i familiealbummet. Bilens historie 1940 - 53.

**Torsdag den 12. juni kl. 19.30**  
Sidste klubmøde før sommerferien. Tag madkurven, familien og den gamle bil med.

*Frits Johansen*

**ØSTJYLLAND**

**1. april kl. 19.30**  
Klubmøde, Ristrup Hovedgård. Klubbens formand, Poul Suhr kommer på besøg denne aften. Poul Suhr fortæller om sit arbejde som formand for klubben. Har du ikke været til klubmøde før, er dette aftenen til at komme for første gang. Ring og få en kørselsvejledning og meld dig til på tlf. 86241015 eller 86140635

**Landbrugsmessen, Gl. Estrup**  
Vi er også i år blevet inviteret med til Landbrugsmessen. Hvis der er nogle, som er interesserede i at deltage, vil jeg gerne have en tilkendegivelse hurtigst muligt. Landbrugsmessen er den 14-15 juni. Alle omkostninger ved arrangementet bliver betalt!. Tlf. 86140635/20998615.

*Tom Jensen.*

**ØSTSJÆLLAND -  
KLIPPINGE AFD.**

**Torsdag den 10. april kl. 19.00**  
Vi har tænkt os at tale om fejlfinding i tændingssystemer, og afhjælpning af samme.

**Maj måned**  
I denne måned har vi aftalt med en Wankel Motor expert - som har en demonstrationsmodel med, så vi kan se fordele og ulemper ved denne konstruktion.

*Henning og Kai*

**NIVÅGÅRD**

**Torsdag den 20. marts kl. 19.00**  
Aktivitetsaften. Vi gentager igen i år, besøg hos Ole Sommers Veteranbilmuseum. Denne gang må vi desværre begrænse deltagerantallet til 50 personer. Da vi sidste år var alt for mange, det var næsten ikke til at se noget (der var mere end 125 personer). Tilmelding til DVK's kontor, tlf. 49145906.

**Torsdag den 3. april kl. 19.00**  
Mødeaften. Vi har denne aften arrangeret et møde med repræsentanter for Told & Skat, her bliver

**SØNDERJYLLAND**

**Torsdag den 13. marts kl. 19.30**  
Formanden kommer på besøg

**Torsdag den 10. april kl. 19.30**  
Vi besøger Brandværnsrusset i Gram. Der vil blive lejlighed til at se nærmere på karetmagerværk-



der mulighed for at stille nærgående spørgsmål angående afgiftsordningen i hele landet, hvorfor man har så forskelligt et syn på gamle køretøjer. Kun fantasien sætter grænser for hvad der kan spørges om. Tilmelding til DVK's kontor, tlf. 49145906.

#### **Torsdag den 17. april kl. 19.00**

Vi mødes i Vanløse hos Henning Andersen, hvor der vil være gæster der viser og fortæller om tyverialarmer og tændingsspærre til de gamle biler. Desuden om rusthæmmende foranstaltninger med parafinstof. Altså et par interessante demonstrationer. Tilmelding til DVK's kontor, tlf. 49145906.

Forbehold for ændringer

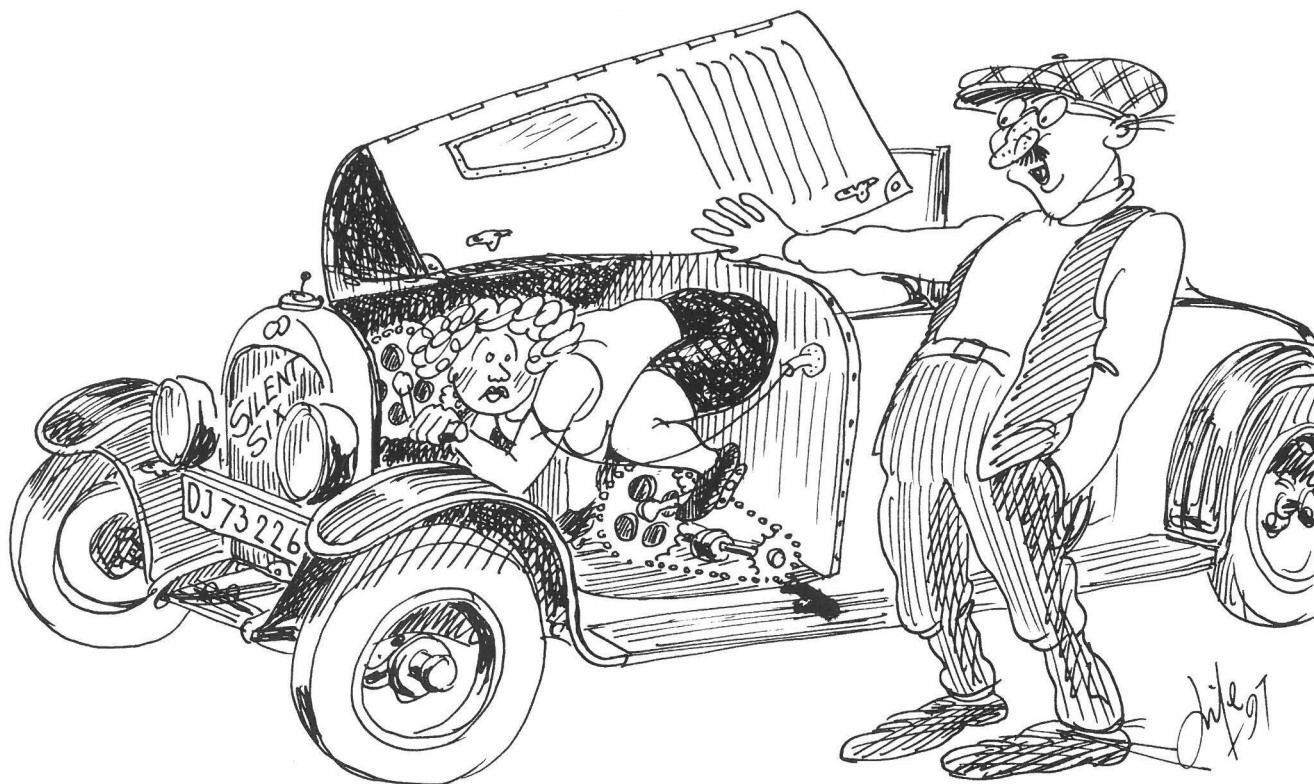
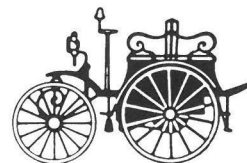
*Claus Neble*

#### **VESTJYLLAND-SINDINGGÅRD**

Mødet den 17. februar var henlagt til Holstebro Tekniske Skole. Grundet det dårlige vejr og ringe føre vi havde den dag, var kun 10 personer mødt op, skade, thi det var en meget indholds- og lærerig aften. Vi blev modtaget af Asbjørn Pinholdt, som gav en grundig indføring i skolen og dens virke. Herefter så vi autoværkstederne, herunder karosseri- og motorværkstederne. Herefter indtog vi kaffen i en af skolens kantiner. Samtalen gik livligt mellem de fremmødte, og det blev bestemt at Blaaahøj Veterandagen bliver den 1. juni 1997, en veterantur som slutter med vildsvin på spid. I et kommende

nr. af Veteran Tidende vil vi bringe mere udførligt herom. Efter kaffen så vi smede- og maskinværkstederne, hvor næsten samtlige maskiner og værktøjer var nye. Det blev næsten midnat inden vi forlod Holstebro.

*Med venlig hilsen  
Finn Riistoft Nygaard*



*OK - skat, så er der frokost!*



## "Sælg ikke din gamle bil - til hvem som helst!"

Man kan handle sin veteran - eller klassiske bil væk på forskellige måder. Nogle giver håndslag, når de er blevet enige om prisen - og bytter vognens papirer og penge med hinanden uden videre fælbelader. Pas på! - det er farligt! Andre gør lidt mere ud af det og laver et stykke papir med angivelse af vognens mærke, modelbetegnelse, årgang og naturligvis den aftalte pris. Nogle kan finde på at skrive "købt som beset" - andre udvider med "og uden garanti af nogen art". Derefter underskriver både køber og sælger. Pas på! - det er også farligt!

Den i forbindelse med handel almindelig brugte sætning: "**Købt som beset - og uden garanti af nogen art.**" har ingen værdi overhovedet, hvis det ender med en retssag. For så gælder kun købeloven. Den fortæller noget om loyal oplysningspligt. Enhver lille fejl/mangel, som ikke er nævnt, kan du som sælger risikere at skulle betale for. Fejl, som man evt. selv har udbedret, skal også nævnes. Mangler, som er udbedret af en professionel, behøver ikke at blive nævnt (Vedkommende gøres ansvarlig ved evt. problemer - gem alle kvitteringer!).

Det forhold, at vi i vor klub har vore egne moralbegreber, ved køb eller salg af en gammel bil gælder ingen steder. Begreber gående ud på, at vi ved køb af en gammel bil gennemgår denne så godt vi nu kan og prøver at abstrahere fra vor specielle kærlighed for lige netop denne model/farve/alder/originalitet/forventet hobbybrugsværdi - og i vort stille sind sætter et beløb af til udbedring af nogle ting, som nok viser sig at være nødvendigt for at få vognens tilstand hen, hvor vi gerne vil have den - har ingen værdi. Hvis du, som sælger, løber ind i en dygtig fyr, som forstår at

bruge købeloven, kan du komme til at betale prisen for udbedringen af enhver lille glemt eller senere opstået uventet detalje.

Ved at sælge din bil til en privatmand giver du automatisk 12 måneders reklamationsfrist på enhver ikke bevisligt nævnt ting eller mangel, som kan opstå efter handlen. Der skal skrives rigtig mange bogstaver for at kunne tage forbehold for fejl og mangler på en f.eks. 36 år gammel bil. Det anbefales, at have nogle troværdige vidner til handelens indgåelse.

Ved at sælge bilen til en professionel automobilhandler skulle man kunne undgå at få en retssag på halsen.

Baggrunden til denne artikel er, at jeg i sommeren 1995 solgte en pæn, original og rimelig restaureret Jaguar Mk.2 fra 1960. En bil, som vi havde stor glæde af i nogle år - men som endte med at være henstillet ubrugt under bedste forhold i ca. 8 år, idet vi havde erhvervet os en åben bil, som vi fandt var endnu mere morsom til klubkørsel o.lign.

Prisen på bilen var sat til kr. 126.000 synet og indregistreret. Bilen henstod uindregistreret og uden batteri. Bilen blev startet op ved hjælp af startkapler; men køberen foretog ingen prøvekørsel. Køberen ville selv foretage syn og registrering, og vi endte med en pris på 110.000 kr.. Da jeg havde en trailer, afleverede jeg (uden beregning) vognen i Randers-området.

Under køberens klargøring af bilen viste der sig at være problemer af forskellig art - de fleste formentlig opstået ved vognens 8-årige stilstand. Kølingen var ikke tilfredsstillende og køleren skulle

renses. Bremserne virkede ikke korrekt - nogle af kaliberne var åbenbart ikke i topstand. Bremseskiverne, som var mindre end 2.000 km gamle hævdedes ikke at kunne bruges p.gr.a. rust. Overdrive'et virkede ikke. Der blev klaget over et for lavt olietryk (22-25 lb) ved varm motor - det har ikke været højere i de ca. 5 år, vi kørte i vognen, hvor motoren ikke brændte sammen).

Derpå fulgte en masse breve fra køberens sagfører, og det hele endte med, at jeg modtog en stævning lydende på kr. 61.520,43. For mig lød det som helt ude af proportioner og kunne ikke se noget rimeligt i, at jeg skulle yde nogen garanti på en 36 år gammel bil, som køberen havde skrevet under på at have "købt som beset".

Men jeg måtte ud at finde en sagfører og bruge en masse tid på breve, forklaringer, møder og snak med en masse mennesker med en større teknisk forstand end jeg i forsøg på at finde tekniske forklaringer til mit forsvar.

I oktober 1996 blev der afsagt dom af retten i Middelfart. Jeg blev dømt til at betale til køberen: Erstatning kr. 37.500,- + procesrenter kr. 1.701,56 + sagsomkostninger til køber kr. 9.700,- = total kr. 48.901,56. Hertil kommer egne sagsomkostninger på kr. 21.875,-.

Retten har talt - købelovens bestemmelser er fulgt - og der er ingen tvivl om at jeg ikke har juridisk ret. Hvis nogen har lyst til at gennemlæse sagen i enkeltheder er enhver klubkammerat velkommen til det. Det er en omfattende affære med en masse papirer. Det slemme ved det altsammen er, at når der går jura i en ting, er der ikke noget, der hedder rimelighed eller fornuft. Juridiske spidsfin-



digheder bliver bragt i højsædet, og de, der forstår at arbejde med disse, scorer kassen.

Dette var en historie fra det virkelige liv - til skræk og advarsel! Hvordan skal man bruge advarslen? Jeg aner det i virkeligheden ikke. Jeg har et par gamle sjove biler til salg - men jeg tør faktisk ikke sælge dem; så jeg overvejer at hugge dem op for derefter at sælge dem som stumper.

*Medl.nr. 386 Arne Nielsen,  
tlf. 64481245*

## Det nye Veteran Tidende

Der er en del af de gamle Veteranpakkebisser som er enige med mig i, at det nye Veteran Tidende er meget fint. Det har glædet os meget, at modtage det.

Bladet er fint designet med smuk og god læselig typografi, og mange fine farvebilleder.

Der er hermed megen ros til vor formand Poul Suhr, - Men, vi savner de hyggelige pakkeaftner i Nivå, det må vi gøre noget ved!

*Med venlig hilsen  
på Veteranbissernes vegne  
Kaj Kjeldsen*

## Gentofte Brandvæsens Museum

Allerførst en stor ros til bestyrelse og redaktion for det prægtige initiativ med et nyt og flot Veteran Tidende. Jeg har været medlem i mange år, og har altid glædet mig - og kastet mig begærligt - over vor to meget læseværdige blade, som nu er blevet til ét. Men hvilken ét - hvor er det dejligt, flot og bestemt ikke mindre læseværdigt. Godt med den historiske baggrund. Fin idé.

Det nye initiativ har så født en tanke hos mig. Jeg er formand for venneforeningen for "Gentofte Brandvæsens Museum". Musset fejrer 10 års jubilæum den 31. maj d.å. I den forbindelse vil jeg høre om redaktionen kunne være interesseret i en artikel med farvebilleder og beskrivelse af de meget smukke røde biler op til jubilæet. Der forventes bl.a. stort optog med brandbiler.

Museet har en efter vor opfattelse helt unik placering på Gentofte gamle Brandstation fra 1909 på Hellerupvej, hvor det er lykkedes at samle en del originale "Gentofte-køretøjer". Endvidere har vi to filialer - Jægersborg Sprøjtehus

bag ved Jægersborg Hotel og Charlottenlund Slots Sprøjtehus placeret overfor Danmarks Akvarium, ved siden af Restaurant "Ved Stalden". Begge sprøjtehus er restaureret af og drives ved museets foranstaltning.

Det ældste køretøj er "Vangede Bys Hånddrevne Sproite" fra ca. 1860. Det ældste bevarede motorkøretøj er en (af 2 bevarede) "Gideon-sprøjte" 1919 fra Horsens (Jeg husker endnu den dejlige artikel i Bilhistorisk Tidsskrift om Gideon-bilerne). Endvidere rummer museet ikke mindre end tre originale Gentofte Triangel-sprøjter fra henholdsvis 1927, 1936 og 1939 (den der stod på Egeskov i mange år).

Det senest erhvervede køretøj er også en "Gentofte-original" idet vi har fået fat på Inspektørvognen fra 1946 (med det originale udrykningsudstyr bevaret i kasser) en pragtfuld Chevrolet Fleetmaster, der blev ført af en chauffeur og en vognkommandør, og med inspektøren placeret pænt på bagsædet. Vognen er næsten færdigrestaureret, og kan vi få tilstrækkelig spon-

sorstøtte er den klar til vort jubilæum.

Endvidere har vi en original mobil Ellehammer- brandpumpe, overdraget af konstruktørens barnebarn til musset. Nå, jeg kan blive ved, men det var jo ikke meningen, at jeg skulle forfatte artiklen nu, men alene vejre stemningen for en sådan.

Da vi alene driver museet for private midler i form af medlemskab af støtteforeningen samt sponsorbidrag, er det mit håb, ud over at bidrage med spændende brandteknisk bilhistorie, at kunne fokusere lidt på vor eksistens så nogle af vore medlemmer i DVK måske kunne få lyst til at besøge museet, og eventuel blive støttemedlem, og dermed være med til at sikre den fortsatte eksistens af denne helt unikke historiske helhed. Vi laver gerne et specielt DVK-arrangement i forbindelse med artiklen.

*Mange venlige hilsner  
Anders Holte  
Formand for "brandmuseets  
venner"*



# Råd der holder i det lange løb

Af Gorm Bang Olsen

Safterne stiger i gæk og liljer i disse tider. En ny køresæson i de gamle veteraner ligger og lurer lige om svinget. Frugten af vintrens cremer og voks skal høstes, og myriader af løb og stævner venter det forventningsfulde gammelbilfolk.

Nye medlemmer er kommet til, og der er måske endnu enkelte af de gamle, der endnu ikke har prøvet at deltage i nogle af de besynderlige løb, som arrangeres af klubben eller entusiaster. Der er karuseller-, møbel- og dækrallies samt købstads- og herregårdsløb i alle grader og afskygninger.

Har man således ikke en rig erfaring fra tidligere eller dybtgående kendskab til denne kultur, kan en og anden måske drage nytte af nogle få og enkle læresætninger:

## **Forberedelser før løb:**

§ 1. Det regnes for almindeligt standardudrustning i enhver velassorteret vogn at være udstyret med kompas, lommeregner og indtil flere stopure. Alt i en ordentlig kvalitet. Jeg har endnu ikke oplevet, at der er brug for den slags, så efter at have foretaget en større investering, kan man såmænd rolig smide hele pibetøjet ud med dagrenovationen.

§ 2. Det forventes, at alle kender automobilets historie til hudløshed, som f.eks. at Studebaker var først med den roterende dørlås i 1933. Den slags viden er elementærviden, som beherskes af alle. Under løb med spørgeprøver bliver man derfor aldrig stillet til regnskab om den slags banaliteter. Derimod er det meget vigtigt at kunne alle Lademanns 24 bind store konversationsleksikon udenad, og en lille kort repetition en halv times tid før man tager hjemmefra, kan ubetinget anbefales. Løbsarrangørerne har inden star-

ten haft rigeligt at gøre med at planlægge løbet, så de har overhovedet ikke læst avis gennem flere måneder. Man bliver derfor aldrig overhørt i dagsaktuelle emner. Det vil derfor være rent tidsspilde at sætte sig ind i baggrunden for krigen i Tjetjenien. Derimod er det stensikkert, at man bliver eksamineret i hvem der er præst i den kirke, på hvis parkeringsplads kundskaberne afdækkes. Hvis man vil drive det til noget, bør man derfor absolut abonnere på alle de sjællandske menighedsråds kirkeblade. Vil man også føre sig frem i Jylland og på øerne, må abonnementerne naturligvis tilpasses situationen. Ellers er man chanceløs.

§ 3. Tit udsættes man også for mere praktiske prøver, og at skille sin gamle dampradio med gløderør og drejekondensator ad og sammenlodde det hele igen på under et kvarter, må siges at være minimum. Øvelse gør mester, og når du kan gøre det med bind for øjnene, kan du så småt begynde at overveje at tilmelde dig. Det vil selvfølgelig være ærgerligt, om det viser sig, at det slet ikke er radioen man skal partere og genforene, men sin gearkasse, men det er jo netop i uforudsigeligheden at spændingen ligger.

§ 4. Når din sekretær eller hende den lille labre kaleche nede fra pakkeriet har afslået at deltage som din co-driver (hvad så end årsagen måtte være), kan du jo tage din kone med, men lad være med at komme at sige, at jeg ikke har advaret herimod. Det vil sætte dit ægteskab på en hård prøve. Alle andre muligheder bør skannes forinden.

## **Løbet:**

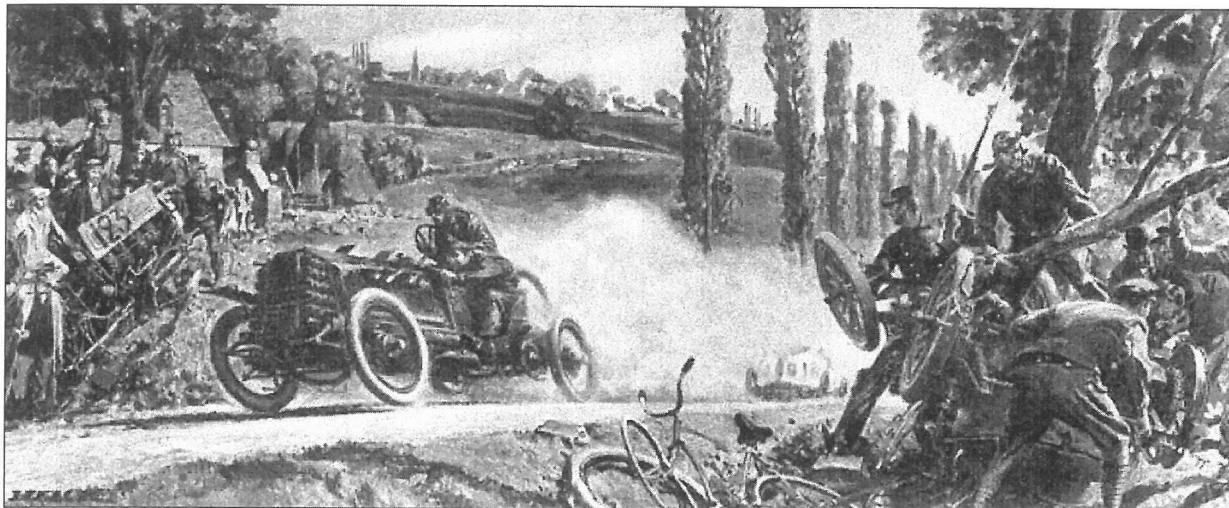
§ 5. Sørg for en god startplacering. Det er vigtigt, at du kommer til at køre bag efter een, der ser ud

til at have check på tingene. Jeg har en gang kørt bag en, der virkede habil, men kom desværre til - sammen med alle de andre, der kørte bag efter - at lande i Kalundborg, mens måldommeren og de øvrige forankørende stod og ventede nede i Vordingborg.

§ 6. Undertiden køres der efter tulipaner. Det gør altid et godt indtryk på kvinderne -hvertfald indtil de opdager, at blomsterne ser noget visne ud. Tulipaner er noget krims-krams, der antyder ændringer i vejføringen ved f.eks. vejkruds eller -forgreninger. Har du din kone med som co-driver (se § 4), og hun insisterer på at fortsætte ligeud - mens alle de andre kører til højre - bør du absolut køre lige ud.

§ 7. Prøv at holde konversationen igang i den lettere og uanfægtede genre, selvom alle de andre fortsætter med at dreje til højre. Når din kone efter en halv snes kilometer begynder at tvivle på de andres intelligens og undres over at ingenting længere passer på kortet, bør du berolige med, at arrangørerne altid er nogle kvajpander, og først når den henrivende kvinde efter yderligere et par mil antyder muligheden af, at det måske er hende, der har taget fejl, må du slå til. Så er det med at få vendt kasmárokkén, og så er det den onde hylme med at få sømmet hamret fast i bundpladen. Der er meget tabt terræn at indhente.

§ 8. Veteranbilfolket har absolut landbefolkningens bevågenhed og gunst. Tit står de lokale langs ruten og vinker med blomster og flag. Så du kan roligt køre fuldgas gennem de små idylliske landsbyer. Selv politiet nægter at tro på egne radarmålinger, når et gammelt fortidsuhyre tager svinget med 80 km/timen, hvor der kun er tilladt 50. Skulle du være uhel-



*-De indfødte er altid umådelig hjælpsomme med at hente een ud af vraget. Der er derfor ikke grund til at holde sig tilbage*

dig og lande i gadekæret, hjælper de indfødte dig beredvilligt ud af vraget, så der er såmænd ikke særskilt grund til at holde sig tilbage.

#### **Efter Løbet:**

§ 9. Det er altid kun tumberne, der vinder. Selvom du har klaret alle prøverne præcist og er rullet ind på kontrolposterne lige på sekundet, kan du højest håbe på at

blive nr. 3. - sjok. Det er derfor vigtigt, at du øver dig på at blive en god taber og træner følgende sætning i alle tonefald: - Jeg deltog jo bare for sjov.

§ 10. Skulle du være så uheldig at gå hen og vinde, er du først rigtigt kommet i vanskeligheder. Hvordan har du egentlig tænkt dig at få hjemtransporteret hele det

usælgelige stuehusmøblement, som hovedsponsoren har udset som 1. præmie: Hjørnesofa, spisebord og 8 stole ? Her kan du ikke undslå dig med at sige: - Jamen, jeg deltog jo bare for sjov!

*Håber alle nu er rustet til de kommende strabadser. God Jagt.*

## ALTID BILLIGSTE PRISER PÅ DÆK TIL DIN VETERAN & KLASSIKER 3000 STK. DIAGONAL / RADIAL DÆK MED OG UDEN HVIDE SIDER PÅ LAGER TIL OMGÅENDE LEV.



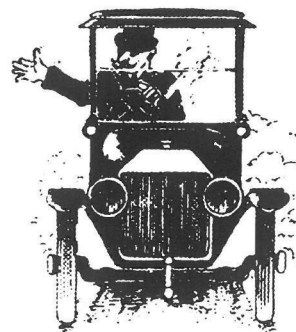
**MICHELIN**



**U.S. ROYAL**

**RING OG FÅ ET GODT TILBUD!!!**

**Kirsten & Knudåge Carlsen  
Hjortevænget 44, 2880 Bagsværd  
Telefon & Telefax (45) 44 44 00 91**





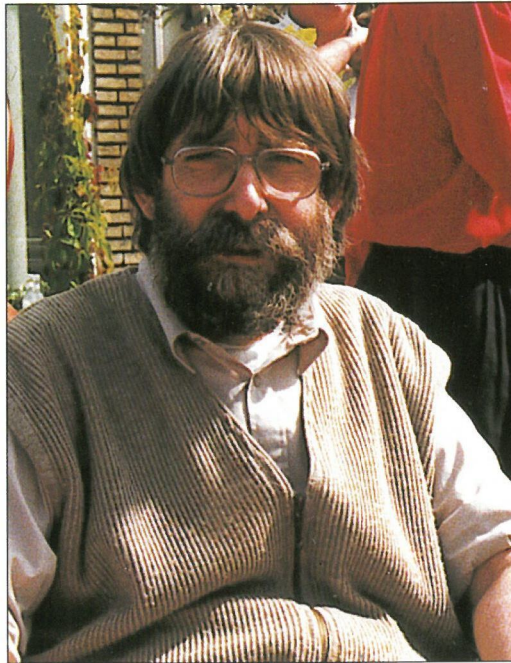
Af Poul Suhr

Navnet på denne måneds personprofil er kendt af det ganske land gennem hans stemme, nemlig Ole Emil Riisager, en af Radioavisens nyhedsoplæsere. I DVK kendt for sin indsats som redaktør og forfatter af dansk bilhistorie. Men hvem er han så?

Riisager er født i 1932 og voksede op i Skovshoved, tæt ved Øresunds kyst. Tog matematisk studentereksamen i 1951, efter hvad han selv siger uden at kunne fatte de matematiske fag, men med nød og næppe og ved hjælp af gode sprogkarakterer.

Havde egentlig tænkt sig at blive cirkusdirektør eller måske klovn eller dyredressør, men blev uden nærmere mål og med optaget på Københavns Universitet, hvor allerede filosofikun kede ham sådan at han, drevet af en ubetvingelig trang til at tegne bare damer, blev optaget på en malerskole og derfra kom på Kunstakademiets malerskole.

Studiet der blev afbrudt af halvandet års militærtjeneste og derefter genoptaget. Men med gifte-tanker i hovedet søgte han et mindre brødløst erhverv og efter forgæves at have prøvet at finde en læreplads som reklamefotograf gik han i 1955 ind i bladverdenen som medarbejder på et af de store



Ole Emil Riisager

amerikanske nyhedsbureauers Københavns-kontor. En branche som dog heller ikke lå ham så fjern, al den stund familien siden forrige århundrede havde haft med bladvirksomhed at gøre. Sideløbende med arbejdet på telegrambureauet skrev han filmstof til et af familiens ugeblade og motorstof til Aftenbladet.

Søgte og fik i 1959 en ledig stilling på det daværende Pressens Radioavis, som nogle år senere blev opslugt af Danmarks Radio. Og er der endnu, med den officielle titel af redaktionssekretær og den uofficielle af chefolplæser. Fik

som den første Danmarks Radios sprogris.

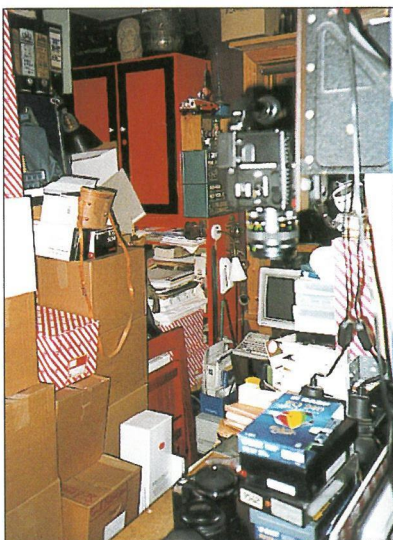
Begge bedstefædre havde bil fra omkring begyndelsen af Første Verdenskrig, faderen desuden fra før OER blev født, så det var naturligt at OER selv kørte bil fra han var 16 og fik kørekort på sin 18 års fødselsdag - og samme dag en 60 km røvskubber af mærket Diesella. Nogle år efter afløst af en Victoria Bifix letvægtsmotorcykel. Fra 1959 var det firehjulede selvejere, NSU Prinz 2, derefter Prinz 4, Morris 1100 Marina og i tidens løb tre stk. Renault, tre FIAT og nu Renault nr. 4. Det første kørekort blev i hurtig rækkefølge fulgt af fire andre civile og militære, blandt andet til

motorcykel med sidevogn, alle fem erhvervet i første forsøg.

Interessen for gamle biler skyldtes nok at blandt barndommens mest mindeværdige biler var mormoderens 1929-model - men der kørte faktisk stadig mange veteranbiler i daglig brug og under sommeropholdene i Tisvilde gjorde især en købmands åbne FIAT 501 1922 indtryk, en type som blev målet for OER's personlige veteranbil-ambitioner.

OER blev medlem af DVK i 1962 uden endnu at have noget gammelt køretøj. Det gik sådan for sig at han havde skrevet et indlæg

Et kig ind i Emils redaktør kontor, hvor DVK har stationeret en pc og håndbøger og arkiver er indenfor rækkevidde. Emils problem er overhovedet at kante sig derind.



Her kan man vist danne sig et begreb om at den åbne FIAT ikke er så ringe endda. Emil nærmer sig pensionsalderen, og så kommer den forhåbentlig ud og køre.





i Berlingske Tidende om de spændende gamle biler, han huskede fra få år før i den storkøbenhavnske trafik - og hvad var der blevet af dem? Det fremkaldte et venligt brev fra Peter Hass, som allerede var medlem af DVK og opfordrede OER til at melde sig ind. Året efter fik OER sin første veteranbil, en lukket FIAT 501B 1925, som dog var i så dårlig stand, at den blev degraderet til reservedele da det i 69 lykkedes at erhverve en åben 1923-model. Der havde været nogle mere løse bekendtskaber i de mellemliggende år, en 1929 Citroën AC4, en FIAT Ballilla 1935 og en Austin Seven 32, plus to fuldstændig adskilte Indian Scout motorcykler i forpagtning, men de blev alle afskibet igen.

Udgivelsen af DVK's medlemsblad Bilhistorisk Tidsskrift var blevet mere og mere uregelmæssig, og i 1964 overtog OER sammen med Kjeld Schouboe ansvaret.

Om bladvirksomheden har OER selv fornylig fortalt i Bilhistorisk Tidsskrift. Sideløbende med den har OER opbygget størsteparten af DVK's samling af danske motorhistoriske fotografier og film og har i tidens løb opsøgt og formidlet betragtelige mængder af bøger og tidsskrifter til DVK, blandt andet Kongelig Dansk Automobil Klubs arkivalier, fotografier, bogsamling og tidsskrifter. I mange år stod han desuden for udsendelsen af personlige breve til folk som søgte optagelse i DVK. Disse brevkopier medregnet fylder den samlede veteranbil-korrespondance med ind- og udland 30 gammeldags brevmapper, hvoraf to udelukkende om FIAT. Har endvidere på DVK's vegne været fødselshjælper for flere motorhistoriske bøger og tidsskriftartikler.

Interessen for de gamle FIAT biler førte tidligt til at OER som klubbens FIAT registrator tog rede på mærkets historie i Danmark og hvad der fandtes i landet af disse gamle biler. Hvervet indebar formidling af fotokopier af in-

struktionsbøger mm. til lidelsesfæller og vedvarende kontakt med FIAT registre i Storbritanien og de skandinaviske lande.

Spørger man så OER hvordan det går med hans egen gamle FIAT svarer han undvigende at den efterhånden er kompletteret så den vil kunne fremstå som en af de mest originale i verden hvis den nogensinde kommer ud af køre igen. Køre kunne den altså sidst OER forsøgte - men det er længe siden, og han synes ikke rigtigt han kan vise sig med den før den har fået en lettere kosmetisk overhaling.

I 1979 stod OER sammen med Bent Mackeprang for DVK's 25 års jubilæumsskrift, og samme år modtog han klubbens fortjenstmærke i sølv og i 1992 formandens vandrepokal, senere afløst af et dokument i glas og ramme.

OER gør sig hverken til af nogen større forstand på motorkøretøjer eller på mekanik. Han klarer almindelig service på sine brugsvogne - den største bedrift til dato var hovedreparationen af slavecylindern på Morris'ens koblingshydraulik - men er yderst betænkelig ved at skille noget ad, fordi han sjældent kan finde ud af at samle det igen.

Derimod synes han stadig det er sjovt at stykke bilhistoriske artikler sammen, gerne om hidtil uopdyrkede - og altid danske - emner. Med benyttelse af de indsamlede fotografier. Så det vil han gerne fortsætte med i det ny Veteran Tidende, selv om det bilhistoriske kun er én af mange interesser.

Kommer man i hans og Hannes hjem ser man ingen vidnesbyrd om interessen for gamle motorkøretøjer. Væggene er dækket af reoler med tusinder af bøger om alle mulig andre emner, og af billedkunst, for en stor del ægtefællernes egne frembringelser. Det med biler og motorcykler er koncentreret i et mikroskopisk kontor. En besøgende som fik lov at kaste et blik derind udbrød spontant: - Nå, det er så pulterkammeret!



Redaktøren arbejder i marken med at interviewe Bugatti-Kaj. Billedet er nogle år gammelt, men Kaj Hansen er stadig en interesseret læser af Bilhistorisk Tidsskrift og fylder i denne måned 95 år

Foto: K. Ottosson.



Ole Emil Riisager får overrakt klubbens fortjenstmål i sølv af den daværende formand Svend Dråby

Ægteskabelig status: Gift på 41. år med maleren Hanne Otting, datter af motorsportsmanden, tegneren, motorjournalisten og motorløbsspeakeren Kai Otting. Ingen børn - men hunde.

Riisager er en rigtig hjemmeføddning, han bevæger sig nødig mere end 20 km fra bopælen. Har dog rejst lidt ud på Sjælland for at vise film i andre klubber, var også med til jubilæumsstævnet på Fyn i 1979, og så har han en enkelt gang sammen med Hanne rejst helt over til Jylland for at mødes med bestyrelsen på Bygholm ved Horsens.

At hans hjerte brænder for DVK vidner hans aktive deltagelse i de storkøbenhavnske medlemsmøder om. Siden 1962 har han været til næsten alle og til en stor del af pakkemøderne. I lange tider udførte han sammen med Kjeld Schouboe og senere Sv. Dråby hele pakkearbejdet, hvor de satte navne på konvolutterne ved hjælp af gammeldags adresseplader og et apparat der ustandselig gik i baglås. Så vi må sige at Ole Emil Riisager virkelig har været med til at lægge grunden til en velfungerende klub.

## Krupp i Danmark

Sig navnet KRUPP, og associationen siger krig og kanoner. Men Krupp var og er meget andet, bl.a. lastbilproduktion fra 1905 til 1968.

Krupp var i 30'erne repræsenteret i Danmark af A/S Danadko. Salgsmæssigt var Krupp oppe mod det stærke GM- og Ford-forhandler-net, der dækkede hele den danske provins. Alene af den grund var Krupp en sjælden fugl i det danske mærkebillede. Måske også fordi Krupp foretrak diesel, endda dobbeltstemplede motorer. Og rygtet om specielle motorer og vanskelig reparation er nok hørt af danske vognmænd, der mest var til det amerikanske.

Amerikanske lastbiler, med deres europæiske aflæggere Bedford og Opel Blitz, kendte man, de var driftssikre. De var udstyret med 6-cylindrede side- eller topventilerede benzinmotorer, kendt teknik, som den lokale mekaniker kunne klare. Og prisen var formentlig også attraktiv i forhold til Krupp, med en mere sofistikeret teknik. Mit baggrundsmateriale for at skrive denne artikel er et salgskat-

alog fra 30'erne, desværre uden årstal, men et gæt ud fra billederne siger 1935-39. Den 9. april 1940 blev den danske hverdag totalt ændret, også bilimport, bilsalg og bilkørsel. Og min erindring siger mig, at Krupp ikke kom igen til Danmark i større omfang efter 1945. Dels var fabrikkerne sønderbombet, dels var de sat under allieret administration, og cheferne arusteret.

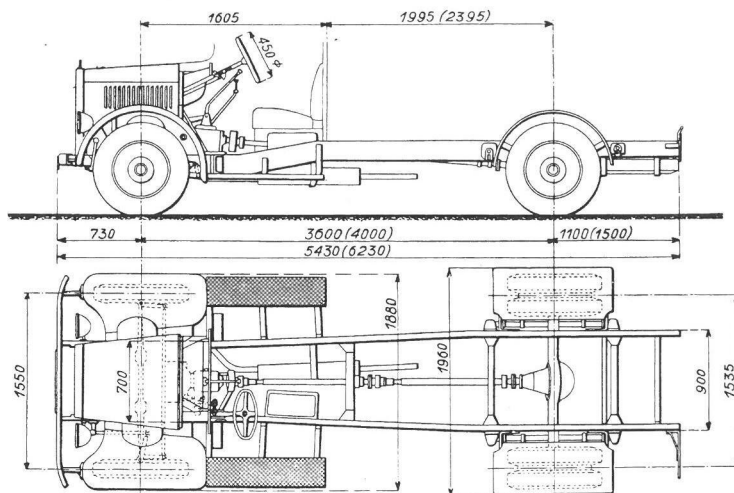
Til de mindre lastbiler tilbød Krupp en 60 HK benzinmotor og en 55 HK dieselmotor, begge luftkølede og i boxerudgave, med direkte påkøbet start- og lysmaskine. Altså en hybrid: ved start virkede maskinen som startmotor, og efter igangsætning som dynamo. Systemet er også kendt under betegnelsen dynastart. Her var intet remtræk, intet Bendix-drev, kun en enkelt elektrisk motor/dynamo i samme enhed. Bestemt, uden at kunne vurdere kvalitet og driftssikkerhed, en mere enkel løsning end den gængse. Alligevel slog princippet aldrig igennem som konstruktionselement. Boxer-konstruktionen er kendt fra millioner

af Folkevogne, og endnu mere synligt, fra BMW motorcykler.

Den dobbeltstemplede dieselmotor som fremdrift i lastbiler er derimod noget som Krupp, og måske få andre prøvede. Salgsmaterialet understreger, at Krupp dieselmotoren er Licens Junker. Det betyder, at det er en konstruktion fra den tyske flyvemaskinefabrik Junker, og som sådan anvendt i flyvemaskiner i 30'erne.

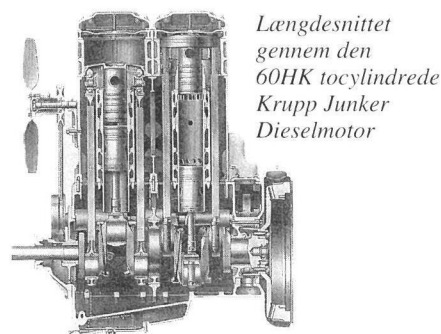
Man må nok sige at Krupp gik nye veje ved at tilbyde tre ganske anderledes lastbilmotorer. Diesel fortrængte benzin som brændstof i lastbilmotorer efter anden verdenskrig, men den konventionelle rækkemotor i fire-takt udgave blev den foretrukne motortype. I nyere tid udviklet til V-type grundet krav om mere effekt.

P.E.Hansen.



Opstalt og plan af lastvognschassiset. Sådan leveredes bilerne til danske karrosserifabrikker, og blev her ekviperet med førerhus og lad. Som tommelfingerregel kunne man påbygge et lad af samme længde som akselafstanden. Bredden var 2 meter mod nutidens 2,5 meter.

To specielle konstruktionsdetaller skal bemærkes: for at få plads til den brede boxermotor er der lavet to "udposninger" på motorhjelms sider lige over forakslen. Ligeledes er chassisrammen forkrøppet ved førerhuset, således at boxermotorens cylindre kan placeres over rammeprofilerne



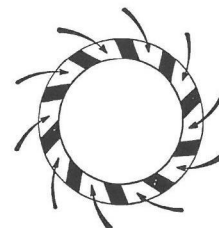
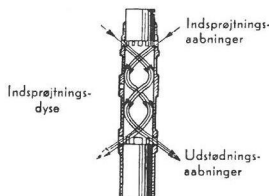
Længdesnittet gennem den 60HK to-cylindrede Krupp Junker Dieselmotor

Længdesnittet gennem den dobbeltstemplede motor viser opbygninger med to stempler i den samme cylinder. Det nederste stempel virker som i den konventionelle motor. Det øverste stempel har via to lange plejlstænger fat i to krumtappbugter 180° forskudt. Den to-cylindrede motor har altså seks plejlstangssøler på krumtappen.

Oven på cylindrene er bygget skylleluftpumper, der skal levere luft til udskylning (uddrivning) af udstødningssagen, hvilket er nødvendigt ved totaktprincippet. Ved at benytte totakt-princippet får man ungefær det dobbelte arbejde ud af hver cylinder i forhold til firetakt princippet. Effekten af Krupp dieselmotorene var: 2 cyl. 60 HK, 3 cyl. 90 HK og 4 cyl. 125 HK, eller 23 HK pr. liter slagvolumen. 125 HK var virkelig meget for en lastvognsmotor dengang.

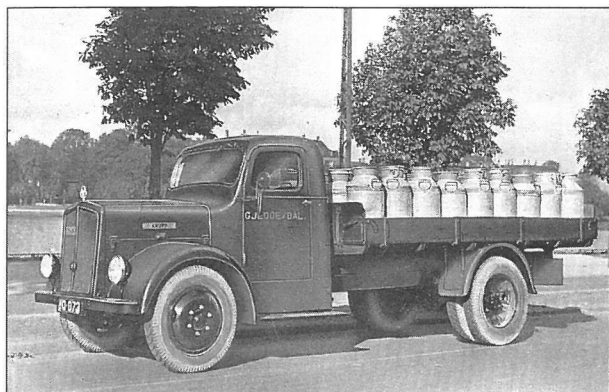


Tegningen til venstre viser udskylningen af cylinderen efter arbejdsstøbet. Stemplerne er i top- og bunddødpunkterne, og har blottet skylleluftsporene øverst (indsprøjtningåbninger er et forkert udtryk). Skylleluften blæser nu ind med overtryk og presser udstødningsgassen gennem de nederste udstødningsporte, og fylder cylinderen med frisk luft. Luften presses sammen mellem de to stempler og dieselolie indsprøjtes under højt tryk ved dyse midt i cylinderen og antændes alene af kompressionsvarmen. Den brændende olie/luftblanding ekspanderer og driver stemplerne mod top og bund - og krumtappen drejer.



Skematisk fremstilling af arbejdsrummets udskylning. Luftens hvirvlen i cylinderen uden retningsændring. Gasrester i kompressionsrummet undgås

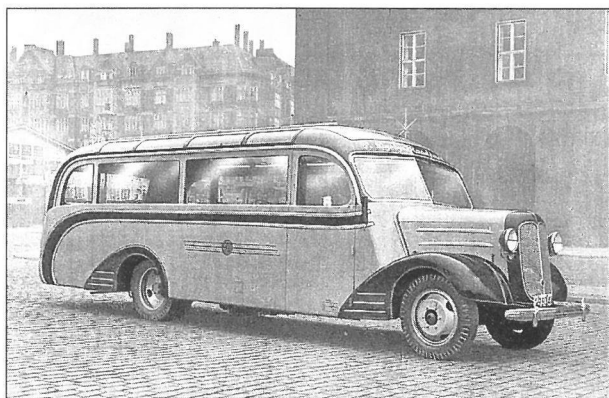
Tangential tilførsel af skylleluft gennem brede åbninger. Den roterende bevægelse af skylleluften giver den bedste gennemskylning.



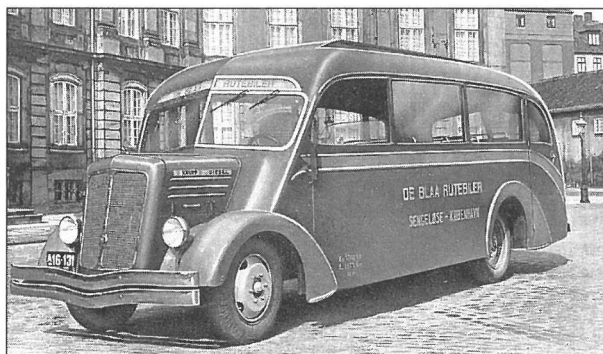
A. 13.073 Mælkebil fra Gjeddesdal var en Krupp Diesel. Den minder om Opel Blitz fra samme periode.



B. 10.090 En langtømmervogn med orden i drejegeometrien, i modsætning til langtransport med drejeskammer på forvognslad og påhængsvognslad. Lastevne 6,5 tons.



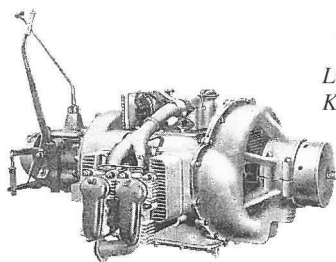
Fabrikfoto af en turistbus endnu på prøvenummerplader med Politigården som baggrund. Også danskbygget karrosseri, fandt karrosserifabrikanten kofangeren på et General Motors lager? Bemærk glas i tagrunden og en almindelig hængslet dør. Den skulle ikke åbne så ofte som en rutebil, som havde "knæk-dør".



A 16.131 Et fint formet rutebilskarrosseri til 23 passagerer, strammet op med forkromet kofanger og lister. Fotograferet på Amalienborg Slotsplads. Under den perforerede plade, der danner frontlukke, skimtes motoren. Den manglende køler indikerer at der er tale om den luftkølede dieselmotor af boxertypen. Det forklarer også det højtplacerede startsvinghjul. Til håndstart må der have været en aflastningsventil, normalt kan man ikke trække en diesel over kompressionslaget. Til rensning af frontruden er der monteret 4 (!) viskere, normalt måtte man nøjes med een.

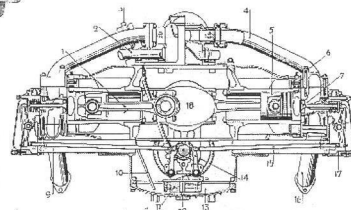


Reklamebil for Krupp Diesel. Måske den største af typerne. Dansk bygget førerhus og lad, og noget så engelsk som parkeringslygter på forskærmene. Men hvorfor udfyldte man ikke rummet mellem kofanger og forskærm - en rigtig cyklistfanger.



Luftkølet 60 HK. Krupp-Benzinmotor

Snit gennem den luftkølede 60 HK. Krupp-benzinmotor





## Erhvervskøretøjer

Vi skruer tiden tilbage til 1936. Vognmand Lars Andersen har kørt sin nye Bedford WTL, leveret af F. Bülow & Co, frem til fotografering. Modellen er en anden generations Bedford. Mærket fremkom i 1931, da General Motors ønskede at fabrikere en lastbil i England. Anden generation kunne fås i tre størrelser, WTL'eren var den største og kunne leveres med to akselafstande, 2,81 meter og 3,97 meter. K 34.198 er den lange model.

Bedford var værdsat hos vognmændene ved at have en stor lasteevne i forhold til egenvægten. Lars Andersens kunne laste 4100 kg og vejede, uden flyttekasse 2500 kg, der var plads til to personer i førerhuset. Og med den viste flyttevogn tilkøbet har selv de normale max. 30 km/t på de københavnske brosten været for meget.

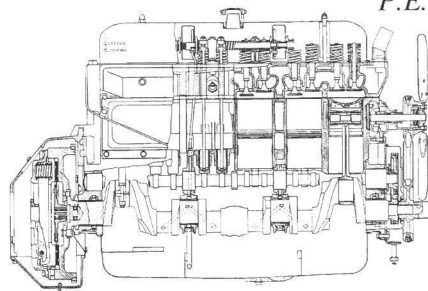
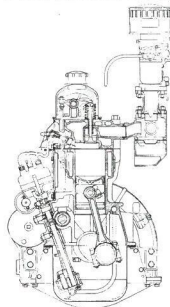
Det frembyggede førerhus har givet mulighed for ekstra laddængde, og med en flyttekasse der rager ud over bilens lad, ja så er man nået op på en kasselængde på 5 meter. Lars Andersen har ikke baseret sin forretning alene på flytninger. Fire løftebeslag, to på hver

side af flyttekassen, viser at kassen kunne hejSES af lastbilen, det skete i garagen, der havde ekstra højde. Lastbilen holdt så under flyttekassen.

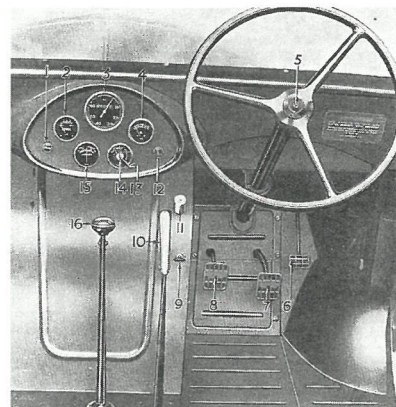
Påhængsvognen, som jo ikke er en påhængsvogn i bilhistorisk terminologi, er to eller tre årtier ældre end lastbilen. Oprindeligt bygget til hesteforspand og nok med fire heste, det er en ganske stor vogn, større end bilens flyttekasse hvad angår volumen. Måske har Lars Andersen også haft heste, det var ikke ualmindelig at vognmændene i 1936 både havde lastbiler og hestekøretøjer. Udstyret til hesteforspand er bevaret på vognen. Kuskebukken og fodbrættet på kassens forkant. Svinglerne, hvortil man fastgjorde seletøjets skagler, hænger foran hjulene, og trækstangen til autotransport kunne udskiftes med stangen til hestene. Under kassen bagude hænger en stålbeslået vippestang, der blev brugt til at flytte vognen lidt med, når man holdt ved en ejendom.

Og som ganske puSsig: vognen fører prøvenummerplader, K 38.031. Og det hænger jo alene sammen med en lastbil som trækraft.

P.E.Hansen

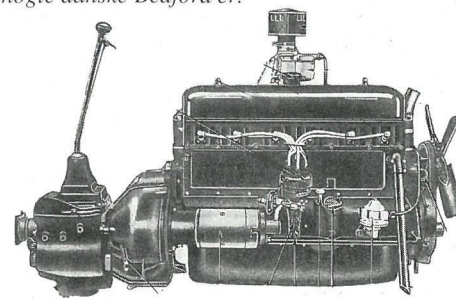


Bedford motoren var den klassiske topventilede konstruktion med et slagvolumen på 3,18 liter med ydelsen 64 HK ved 2800 o/m. Zenith faldstrømskarburator og Lucas strømfordeler.

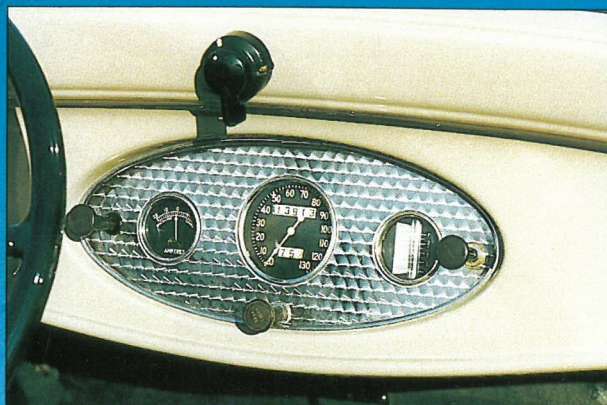


Dette udsyn havde den engelske chauffør i sin højrestyrede Bedford. I hjemlandet var bilen ekviperet med fabriksfremstillet førerhus udelukkende i stålplade med beskeden eller ingen indvendig beklædning. Med det frembyggede førerhus optog motoren nogen plads inde i førerhuset, afskærmningen skete med en stålpladekasse. Også forhjulenes inderskærme fyldte op. Instrumenteringen var placeret i midten, det betød samme løsning i både højre- og venstrestyrede modeller. Bemærk speedometer til max. 60 miles og spejlvendt viser. Med de max. 30 km/t her i landet kunne føreren nok holde øje med instrumenterne, i 1936 havde mange automobilfabrikker ellers flyttet instrumenterne til den mere hensigtsmæssige plads foran rattet.

Der har været ganske meget støj i Bedfords originale førerhus. I den danskbyggede udgave af træ med pladebeklædning og indvendig polstring har man opnået nogen støjdemping. En foret kappe hæftet på motorafskærmningen fandtes også i nogle danske Bedford'er.

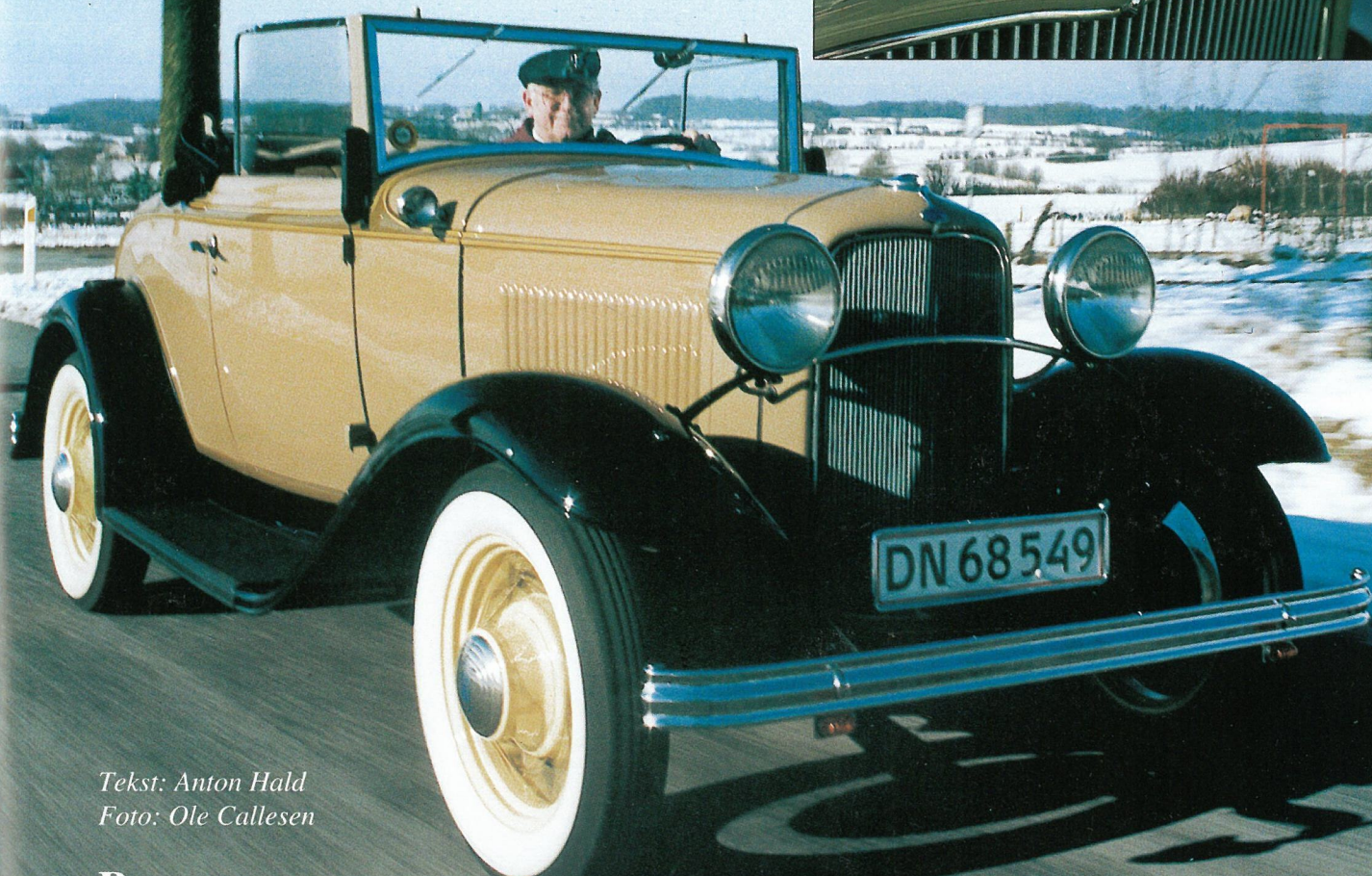
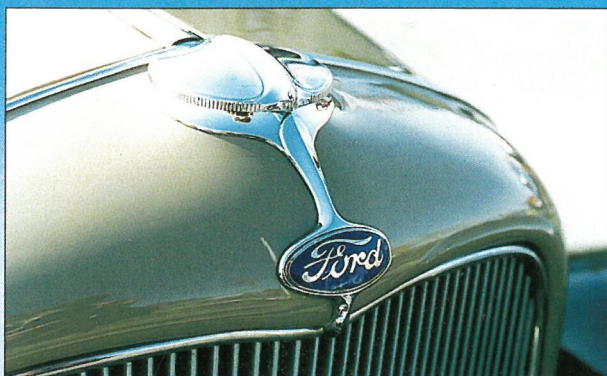


Nej, gearstangen har ikke fået et forkeret buk fremover. Hvor man normalt havde gearstangen placeret foran sædet, var Bedford gearkassen placeret mellem de to enkelt sæder. Derved udelukkede man et bænksæde og plads til tre personer. Dog erindrings jeg en Bedford med sovokabine-førerhus, som man sagde dengang. Den var bygget til eksportkørsel, og endte sine dage med blandet kørsel hos vognmand Henry Christensen i Hatting. Grise til slagteriet om formiddagen, grus til sognevejene om eftermiddagen, og med rengjort lad og kreaturhækkene kunne man også klare en lokal flytning. Ja, sågar tilbage i tyverne turistikørsel med et par bænkerækker på ladet.



## MÅNEDENS KØRETØJ

# Ford B Cabriolet 1933



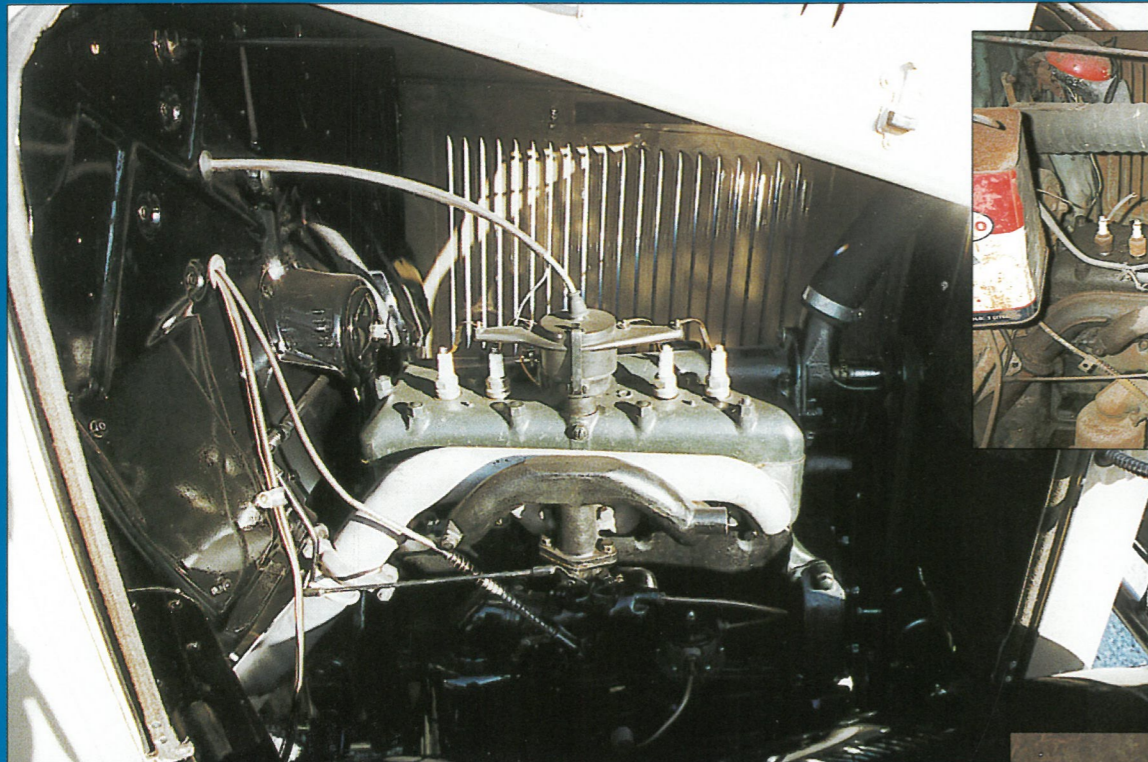
*Tekst: Anton Hald  
Foto: Ole Callesen*

**B**ilen blev averteret til salg i "Den blå avis" i foråret 1993. Jeg tog straks kontakt til sælgeren for at aftale nærmere med hensyn til besigtigelse. Bilen så naturligvis set med det blotte øje forfærdelig ud, men ved nærmere eftersyn viste karrosseriet sig faktisk at være i ret god stand. Frem for alt var bilen temmelig komplet og original.

Jeg gik med det samme i gang med at adskille bilen - totalt. Først lavede jeg undervognen, den blev sandblæst og selvfølgelig malet dybsort, hvorefter den blev monteret med nye sliddele. Motoren blev hovedrepareret og malet i den originale grønne farve. Herefter var det karrosseriets tur. Der var kun lidt rust, så det var forholdsvis hurtigt klar til autolakereren,

jeg sleb selv karrosseriet ned til metallet. Det blev ligeledes malet i en original beige farve med mørkere staferringe. I mellemtiden havde jeg fået forkromningen hjem og lavet flere dele klar til montering, så nu ventede jeg bare på, at autolakereren skulle blive færdig. Der blev syet nyt interiør samt kalesche. Det var en meget spændende op

*Forts. side 20*



Motoren er renoveret med nye lejer og stempler. Derefter malet i den rigtige grønne farve



En gennemgribende renovering har bragt bilen tilbage til fordums glans



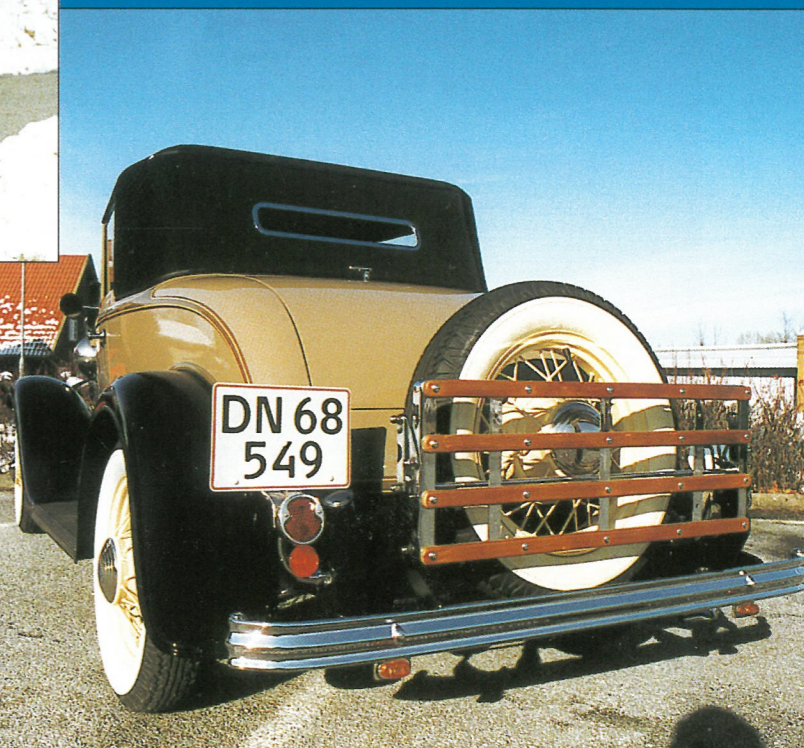
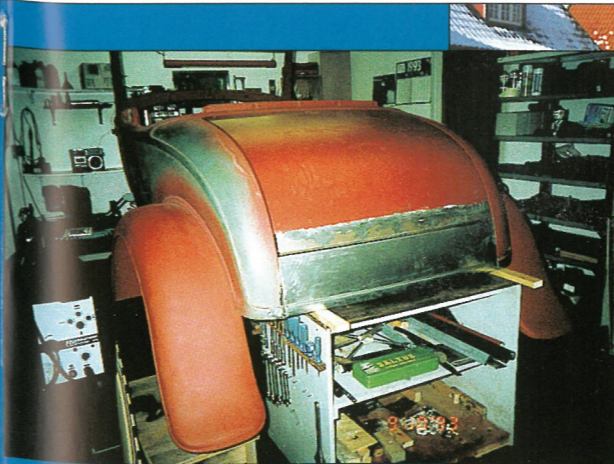
Svigmorsædet bestiges via højre bagskærms gummitrin



Alt indtrækket er syet, så tæt på det originale som muligt, hos en sadelmager



Den nederste kant på bagklappen og pladen derunder blev udskiftet



gave og den første bil, jeg selv har renoveret fra bund til top, men det blev ikke den sidste! I sommeren 1994 håbede min kone Else og jeg at kunne deltage i Ringkøbingløbet med bilen. Desværre viste det sig, at motoren var temmelig meget ude af balance, uvist af hvilken grund. Derfor måtte motoren atter ud,

og krumtappen blev afbalanceret med en noget bedre gang til følge. Siden har vi deltaget i de fleste veteranbilløb med Ford'en, bl.a. to gange Ringkøbingløbet samt Bornholm 1996. Vi har på de to sæsoner kørt omkring 5.000 km og glæder os allerede til de næste! Ford model B er ret sjældne, idet

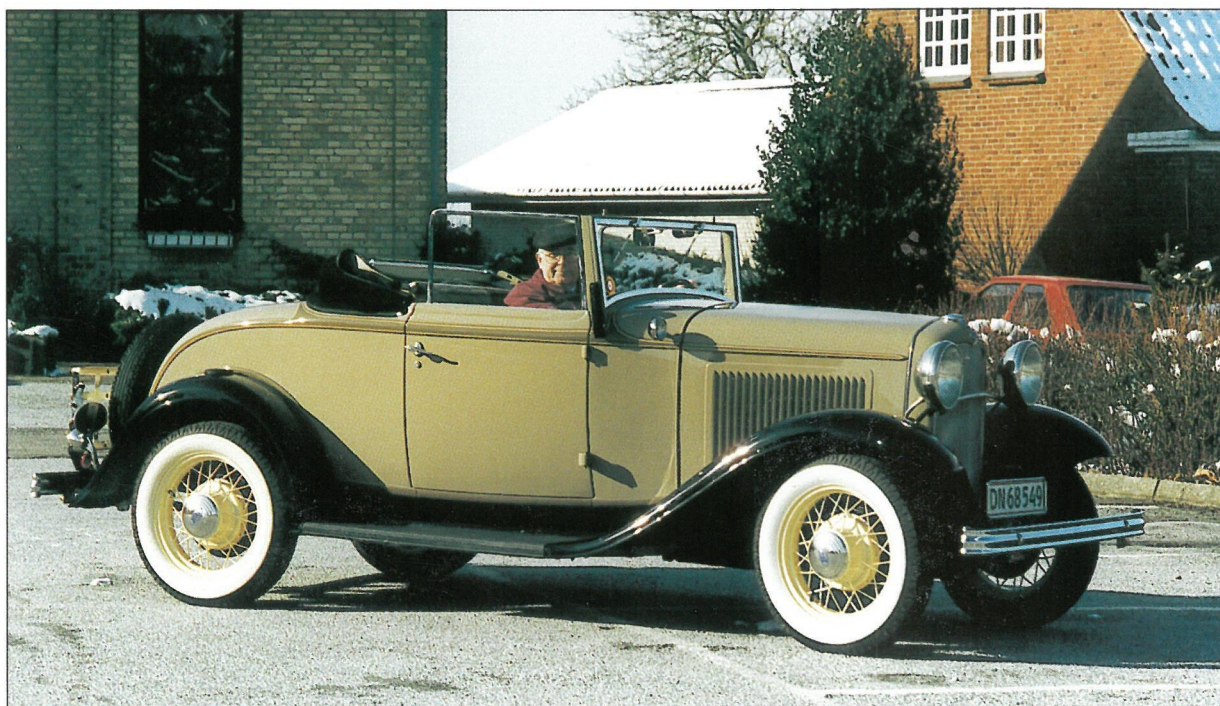
de kun er produceret i 1932 og '33. Den er fra den tid, hvor fabrikkerne især i USA kæmpede om at tilbyde mest bil for pengene. Derfor skulle Ford i 1932 overgå konkurrenten Chevrolet, der jo "kun" havde 6 cyl. ved at fremkomme med en V8'er på 3,6 liter. De fleste Ford B'er er netop udstyret med denne motor. Bare ikke min. Den har den lille 4 cyl. motor, som også kunne fås. Den er naturligvis ikke ligeså vibrationsfri og kraftig som den store motor, men den trækker nu udmærket og spinner fint omkring de 70 km/t.

Det skal lige bemærkes, at de to B-modeller udover motoren er helt ens.

Bilen var som nævnt ret komplet. Det var den også, hvad angår papirer fra gamle dage. Der fulgte diverse kvitteringer samt told- og registreringsattest med. Af registreringsattesten fremgår, at jeg er mindst den 5. ejer af bilen.

Der skal til slut nævnes at Else og jeg kunne drage hjem fra Ringkøbingløbet med en pokal for bilen. Det var vi meget stolte af!

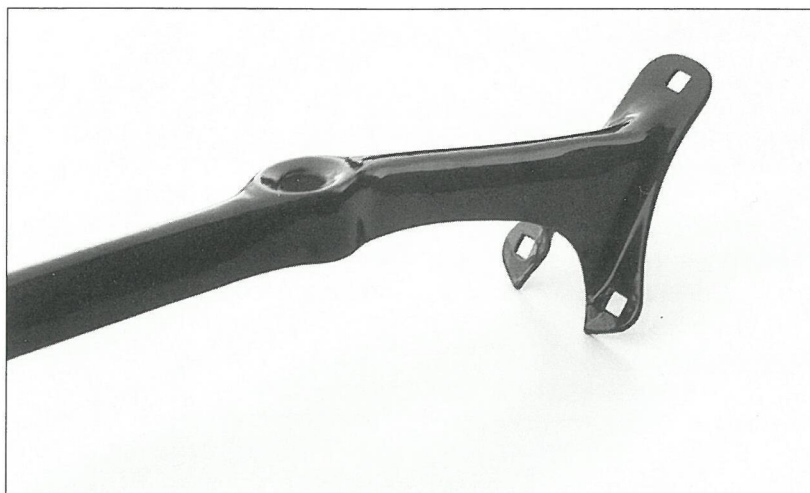
*Else og Anton Hald*



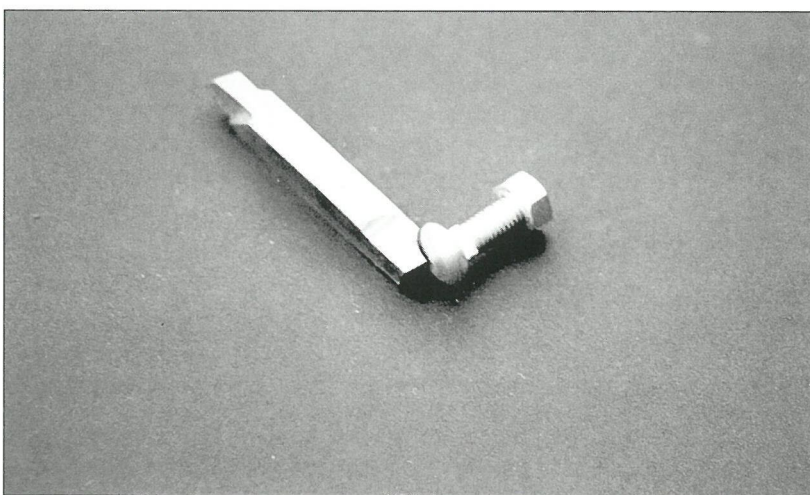
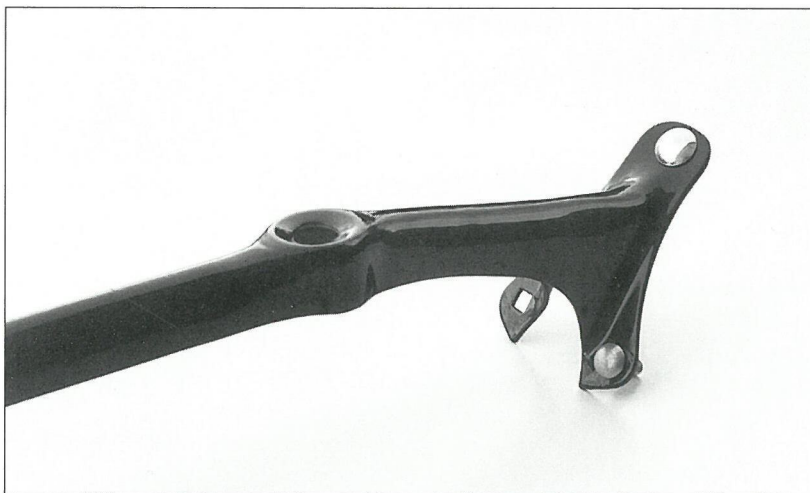


## Om specielle bolte

I et par årtier blev mange bilmodellers forlygter monteret på en stang mellem de to forskærme. Således havde stangen to funktioner, at bære lygterne og afstive de to skærme. Stangen blev fastgjort med to eller flere bolte i hver ende. På den viste lygttestang bruges tre bolte, og det firkantede udstandsede hul indikerer, at der bruges bolte med en firkant på skafte under hovedet for at forhindre at bolten drejer rundt ved tilspændingen.



Det udstandsede hul er 8x8 mm, derfor skal der bruges 8 mm eller 5/16" bolte. Bolte med firkant fås som standardvare kun som brædebolte. Imidlertid har en 8 mm brædebolt et for stort hoved. Det kan nok gå an ved den øverste bolt, men de to nederste boltehoveder vil komme til at "ride" på ombukningen. Altså ikke ligge plan an på lygttestangsfoden. Derfor må boltehovedets diameter gøres mindre, ved det aktuelle projekt fra 20 til 16 mm ø. Designmæssig er det mindre boltehoved også en bedre løsning. Men hvis man blot afdrejer boltehovedet, mister man den kuplede boltehovedprofil. Derfor må man slibe et facondrejstål, der kan afrunde hovedet som vist på billedet. Ligesom maskinsnedkeren kan slibe løse stålskær (i snedkersprog: jern) til fræsning af listeprofiler, kan metaldrejeren gøre det samme med sine drejestål.



Skeptikeren kan anke over at jeg bruger en brædebolt af blødt stål, og dermed bolte af mindre styrke end stålbolte. Men boltene har tilstrækkelig styrke til den foreliggende opgave. Alternativt kunne en rustfri stålbolt, der har større styrke, anvendes.

Inden montagen sortlakeres boltehovedet, og der indlægges en faconskåret gummiplade af max. 1 mm tykkelse under lygttestangens fod. Det kan formentlig hin-

dre at lakken springer, når det tilspændes - men spænd alligevel forsigtig.

*P.E.Hansen*



*Hvis den havde klør -*

*Studebaker*

*kunne den klatre i træer!*

Ethvert valg medfører et fravalg, og fravalget har lige så store konsekvenser som valget, filosoferede vor frue og husbond, dronning Margrethe 2. i sin nytårstale. Der hersker her overhovedet ingen tvivl om, at hun tænkte på Karl V. Larsen og Niels Jonassens bog "Amerikanske 30'er biler", som jo i den grad havde valgt at fravælge Studebaker. At overse dette årti's mest banebrydende mærke forekommer at være en synd som jeg af ren pligtfølelse vel hellere må se at få rådet bod på.

Ved indgangen til 30'erne var Studebakers årsproduktion lige så stor som GMs og Chryslers og blev kun overgået af Ford. Studebaker har imidlertid altid haft en eventyrlig evne til at gøre i nældeerne på de værst tænkelige tidspunkter, men kedelige har de aldrig været. Depressionen i årene efter børskrakket i 1929 blev af præsidenten Albert R. Erskine kun antaget for et bølgeskvalp, så han gjorde det modsatte af alle andre bilfabrikanter. I stedet for at tage kampen op mod fagforeningerne betalte han arbejderne fyrstelige gager og aktieejerne blev fortsat uforskyldt forgyldt. I 1928 havde Studebaker desuden opkøbt - hvad der skulle blive en fadæse - luksusbilfabrikken Pierce-Arrow. En sådan ødselhed under en depression var mere en kreditterne kunne bære, og i marts 1933 gik Studebaker i betalingsstandsning.. Albert R. Erskine - den første præsident udenfor Studebakerfamilien - gik samtidigt personligt bankerot, og en aften efter en animeret familiefest, gik han op på sit soveværelse, svøbte et håndklæde om sin revolver, og skød sig en kugle for panden.

Lidt tyrefægtermod ville ellers have klædt præsidenten for en

virksomhed med en okse i sit navn, og selvfølgelig burde han have maget tingene anderledes, men han var dog heller ikke uden fortjenester. Der er da heller ikke noget, der tyder på, at den efterlevende Studebakerfamilie har bebrejdet ham noget. Marvin Studebaker skrev senere: " Det eneste Erskine utvivlsomt er skyldig i, er vist selvmord". Hovedparten af æren for den skønne lille sekscylindrede Erskine, kaldet "den lille Aristokrat", som Erskine med klædelig beskedenhed lod navngive efter sig selv, tilfalder ham. Erskine-modellen var i produktion fra 1927 til 1930 og var en lille billigmodel, der blandt andet skulle tage kampen op mod Hudsons Essex, der tilsvarende var Hudsons fattigrøvsudgave. Anmelderne anførte da også i denne sammenligning, at "Erskine fik Essex'en til at ligne en skotøjsæske flækket sammen af en blikkenslager". Erskinen kostede \$995, hvad der skulle vise sig at være en anelse i overkanten, især da Ford kom med sin A model i 1927 til \$525. Studebaker svarede igen med den langt lavere prissatte Rockne, der kunne købes for bare 25\$ mere en Forden. Amerikanerne har dog aldrig haft smag for smålighed, så Erskine og Rockne blev stort set kun solgt i Europa, hvor de med de forholdsvis små motorer passede som en svaber til sin pøs til de europæiske skattestandarder. Erskinen f.eks. havde 40 heste, der kunne bringe vognet op på 100 km i timen, og så gik den imponerende 30 miles på en gallon. Direktionen på Studebaker bakkede dog aldrig rigtig op om modellen, der blev bygget af fremmede komponenter - motoren var f.eks. fra Continental og alene karrosseriet var af Studebaker - og med en årsproduktion på aldrig over 25.000 stk. standsede man helt i

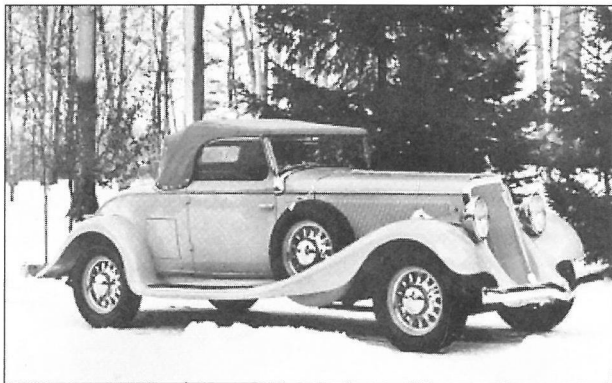
1930. I realiteten satsede Studebaker indtil betalingsstandsningen kun på de store biler som Dictator, Commander og især President, der alle helt igennem var Studebakers egne.

Commander blev i en periode markedsført under sloganet "Hvis den havde klør, kunne den klatre i træer", og da Studebaker allerede dengang havde bygget over et par millioner biler, må de vel vide, hvad de taler om. Sloganet blev dog ret hurtigt opgivet, da det viste sig, at folk ikke havde fantasi nok til at forestille sig en ko klatre rundt i et træ. (Kælenavn for Studebaker er Stude, der både på dansk og engelsk betyder ungtyr).

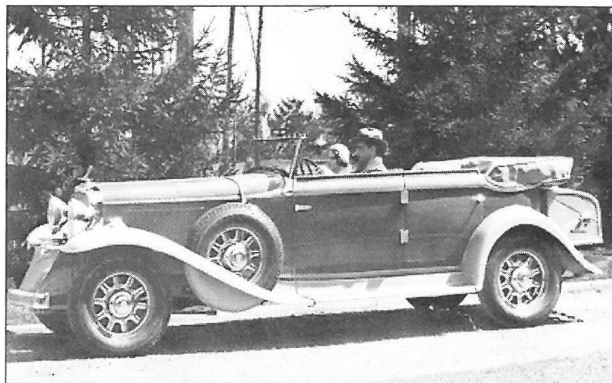
#### **Studebaker President**

Mest berømt af 30-bilerne (også sammenlignet med andre mærker) blev dog President, der skulle sætte sine spor i en verden af konkurrencer og rekorder. Ikke mindre end 126 rekorder (hvoraf 31 stadig var gældende 35 år efter) blev sat af President fra 1928 til 1933, og det er ikke for ingenting at Classic Car Club of America i en hidsig disput om emnet fornylig skrev, at "hvis ikke Studebaker President er en ægte klassiker, er der intet der er det."

Beviserne på køretøjets uovertræffelige blev leveret lige fra begyndelsen. I 1928 i Atlantic City på en rundbane af træ, hvor 4 Presidents tilfældigt udtaget fra lageret kørte 30.000 miles på 26.326 sammenhængende minutter, (19 dage og 18 nætter svarende til en gennemsnitsfart på 68mph), og Studebaker kom ind på både 1.- og 2.- pladsen. Ingen andre deltagere kunne tilnærmelsesvis følge med, så holdlederen Ab Jenkins påstod senere, at han blot sad og kedede sig. Da der dengang ikke



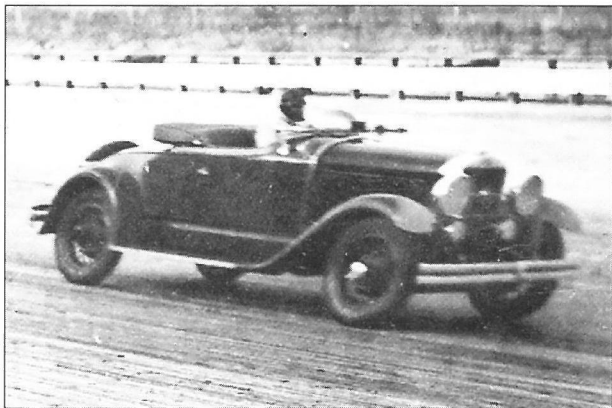
1933 President Model 8 2 roadster



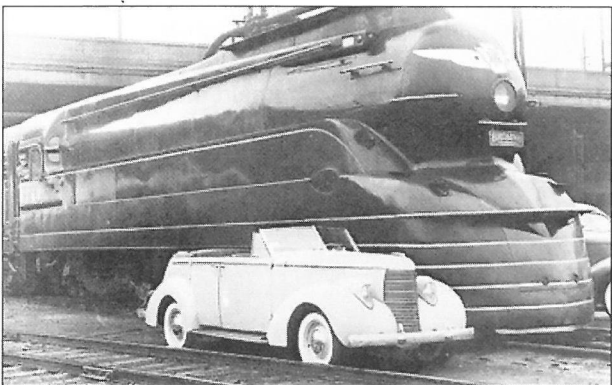
1932 President Eight convertible sedan



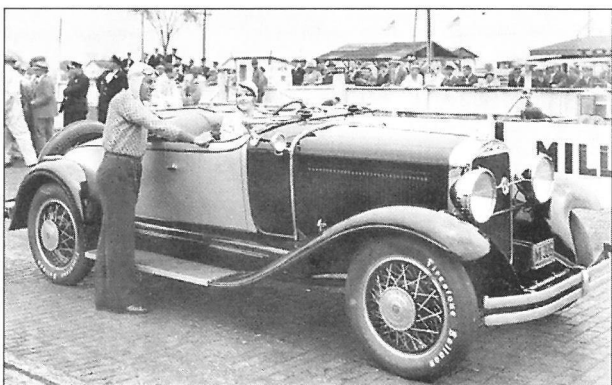
1933 Speedway President "92" St. Regis brougham



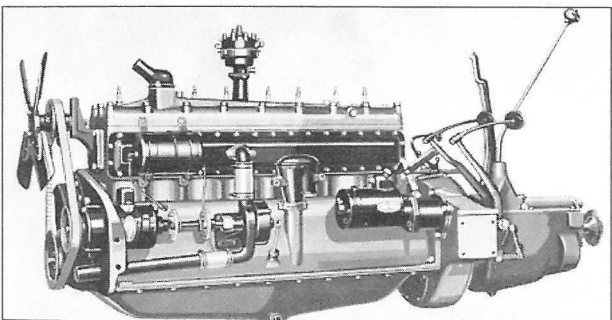
Ab Jenkins sidder og småkeder sig, mens han sætter en måbende ny rekord.



Begge af Raymond Loewy: Studebaker 1938 President convertibel og Loewy lokomotiv



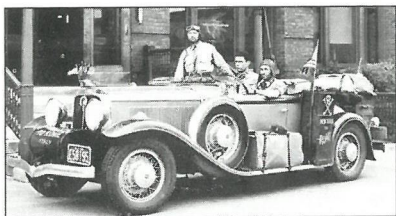
Mae West kørte selvfølgelig Studebaker President! Det gjorde Ian Flemmin, forfatteren til James Bond, også!



Dette er ikke en motor men en powerplant! 8 cylindre med 9 hovedbæringer.



Der skulle 24.750 pund sandsække til, før President 1937 brød sammen. Dørene kunne dog stadig både åbnes og lukkes bagefter.



Teksten under dette billede lyder efter oversættelse fra engelsk:

*"Tre sønner af den italienske græstørv kørte denne 1931 President Eight Fire-Årstider Convertible Roadster fra New York til Rom, og alle tre var stadig i live bagefter"*

fandtes radiokommunikation-smidler, smed han udfør pitten en seddel ud i slipstrømmen, hvor han skrev: "Hvornår får vi lidt kamp". Ikke så meget som en utæt pakning var at finde på nogen af Studebakerne efter løbet.

Den 8 cylindrede rækkemotor med 9 hovedbæringer og en enorm krumtappdiameter på 2,5" var med en ganske lille slaglængde og et slagvolumen på 313 cid. Med et kompressionsforhold på 5,1:1 rakte det til 115 HP. Med så stiv og velfunderet krumtap var motorgangen fredsommeligheden selv, og rystelserne fra motoren var da heller ikke større end fra et lom-meur. En mand med bare en file-bænk kunne tune kraftværket til stormfulde højder. Den idé var der mange, der fik. Også Studebaker.

Denne artikels forfatter har en ubehersket hang til Studebaker, og interessen skyldes faktisk denne President. Den blev nemmelig også bygget i racertrim til f.eks. Indianapolis. Allerede i 1924 førte den første "Green Special Studebaker" sig frem med Earl Cooper bag rattet. Han tog føringen i omgang 42 og havde i sinde at blive der resten af løbet, men p.gr.a. dækproblemer blev han taget af en Duesenberg i omgang 178. Han blev dog nr. 2. At det senere skulle vise sig, at Studebakeren faktisk var en Miller, er der ikke grund til at hæfte sig for meget ved. Det, der er væsentligt, er, at Studebaker havde fået øjnene op for race, og med fremkomsten af

President i 1928 og ny regler i 1930, der tillod motorer op til 366 cid ved Indy 500, havde man også værktøjet. Flere fabriksteam blev sat ind med fantastiske placeringer, men på grund af de tidligere nævnte sørgelige omstændigheder for Studebaker i 1933, trak fabrikken sig ud, og i de følgende år indtil 37 var det rent private teams, der sønderbankede de andre. I Europa satte Studebaker et par almindelige touring Presidents ind i Brooklands Double Twelve 1929, hvor de blev nr. 3 og 4 slået af en Alfa Romeo og en Bentley, men resultatet var egentlig ikke så ringe i betragtning af, at det var første gang amerikanerne deltog i et europæisk slagsmål. Også i hill-climb var den urørlig og satte den ene rekord efter den anden.

Pierce-Arrow eventyret var kort. Det varede fra 1928 til 33, men blev i perioden næppe overgået af mange i luksus og elegance. Der blev solgt ca. 9.700 i 1927 men tallet faldt til 2.692 i 32, hvor depressionen var mest udmarvende. En 12-cylindret rækkemotor fra 32 hjalp ikke på salget.

Under betalingsstandsningen overtog troldmændene Harold S. Vance og Poul G. Hoffman virksomheden, og de skyndte sig at sælge Pierce-Arrow (med enormt tab), men salget skaffede lidt kontanter i kassen, og allerede i april var alle produktionslinjerne i fuld gang igen. I 35 var produktionen oppe på 50.000 vogne om året, og året efter hyrede man en fransk indvandrer Raymond Loewy som designer.

Skulle en enkel ikke lige være bekendt med Loewy, kan ignoran-ten hjælpes lidt på sporet med at oplyse, at det var ham, der også tegnede Coca-Cola flasken (den ser i dag ud som i 30'erne), de berømte Greyhound busser, Lucky-Strike cigaretpakken, det utroligt strømlinede lokomotiv til "Pennsylvania-Railroad-Ekspress" og flere fly for Trans World Airlines.

Loewy skulle de næste ca. 40 år for Studebaker tegne nogle af de mest elegante og banebrydende biler, som verden nogensinde har set, og som er blevet jævnt kopieret af de andre fabrikker med et enkelt eller to års forsinkelse. 30'erne er blevet kaldt "Studebakers Golden Age", og nyskabelserne -udover det designmæssige- vrimlede frem som møl fra en hengemt vinterpels. Studebakers ingeniør havde udviklet et uafhængigt forhjulsophæng, der blev markedsført som "Mirakel kørsel" og sammen med Packard (som Studebaker senere skulle overtage) var man de første til at indføre hill-holderen, vakuum power breaks og automatisk choker. Man forsøgte sig også med en "variabel ratio steering" og med roterende dørlåse, hvad det så ellers er. Motorerne blev dramatisk forbedret med aluminiumsstempler og så indførte Studebaker allerede i 37 hvad der først er kommet på mode i Danmark i 90'erne, nemlig kvalitetskontrol. Alle motorer blev testet 50 timer ved 4000 rpm og 50 timer ved 4500 rpm, og alle motorer var designet til at køre med fuld knald på i 100 timer under fuld last. På det politiske felt viste Studebaker påskønnelsesværdig taktfuldhed, idet man i 1937 - ilde til mode over den europæiske udvikling - holdt op med at kalde en af sine modeller "Dictator".

Dictatoren blev i 39 efterfulgt af en Champion, og det var lige hvad den var. 6 cylindre på række og med en benzin-økonomi, der slog alle andre til langt op i 50'erne. 72.791 Champions forlod fabrikken det første år og steg året efter med 87%. Motoren viste sig eventyrlig slidstærk og fandt i krigsårene plads i ikke mindre end 200.000 Studebaker lastvogne under navnet Herkules, men nu er vi vist ved at bevæge os udenfor 30'ernes definitionsområde.

Kun folk med en ualmindelig god kondition, kan have mod nok til at overse Studebaker i 30'erne.



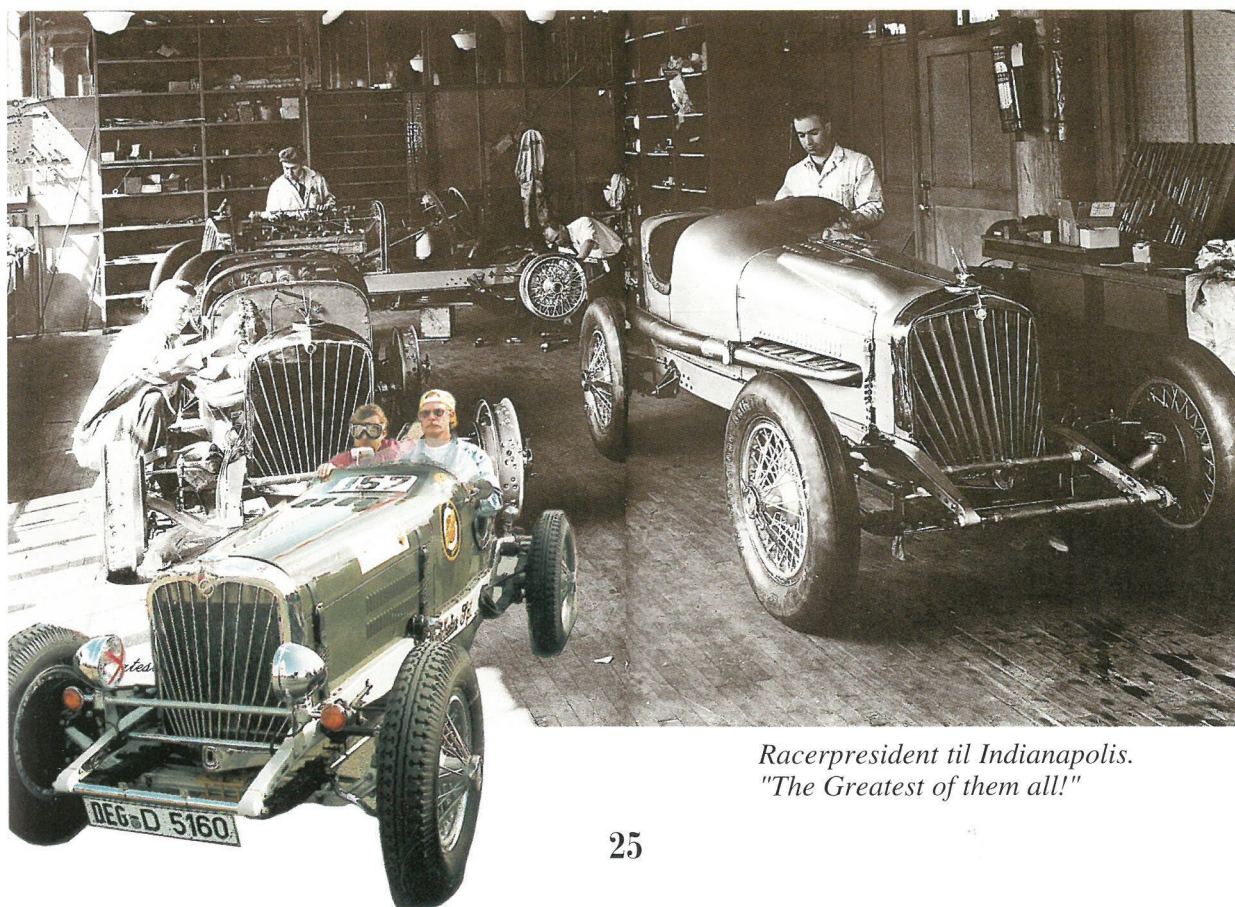
1931 President Roadster

Min interesse for Studebaker blev vakt af President, men jeg er desværre ikke i besiddelse af et sådant apparat. Derimod har jeg efterhånden lagt mig en lille porte-

følge til af Championer fra 50'erne, og med risiko for at trætte læserne urimeligt, vil jeg i et senere nummer - hvis ikke redaktøren kan finde bedre - vende tilbage

med et lille epos om en af disse bemærkelsesværdige skabninger.

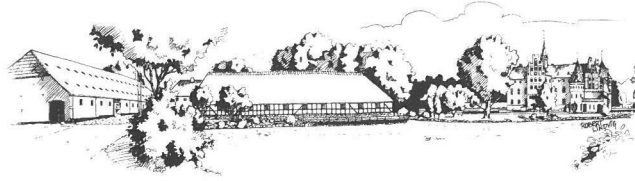
Gorm Bang Olsen



Racerpresident til Indianapolis.  
"The Greatest of them all!"



## Egeskov veteran weekend



### Deltag i en afslappet familie weekend ved Egeskov Slot. Generel information.

Adgangsbillet gælder også som billet til alle tre dage til park, museum og legeplads dog ikke slottet. Åbningstid er kl. 10 - 18.

Der forefindes cafeteria, pølse- og isboder m.m. flere steder.

**Overnatning:** Der kan anvises hoteller eller camping mulighed.

### Program

#### Fredag den 27. juni:

Weekendpladsen åbner kl. 14. Eftermiddagen og aftenen er til fri disposition dvs. ingen arrangement.

#### Lørdag den 28. juni:

Morgenmad kl. 8.30 - 10. Der er mulighed for at deltage i en køretur i det sydfynske landskab fra kl. 13.30 - 15.30.

Aften - spisning kl. 19.00. **Bemærk kun** for dem der er forud tilmeldt.

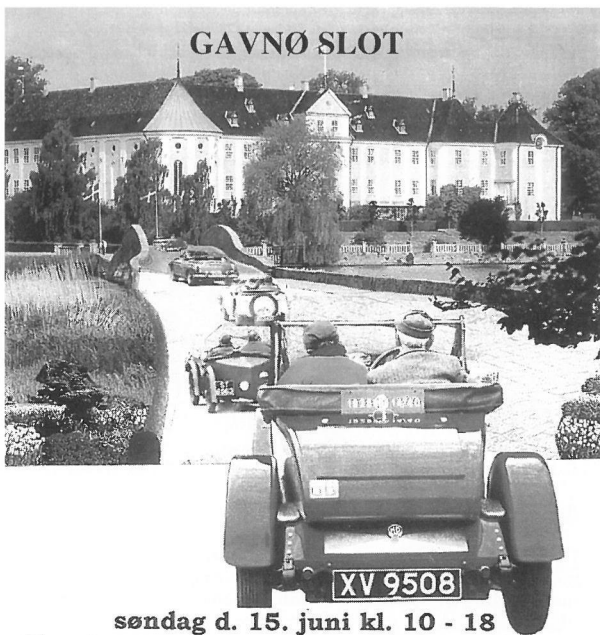
Max. 200 personer. Prisen er 125 kr.

#### Søndag den 29. juni:

Morgenmad kl. 8.30 - 10. Derefter mulighed for bagklapsalg af smådele. Afslutning kl. 12.

**Spørgsmål:** R. Lindvig, tlf. 65934193 / A. Sørensen, tlf. 65322249.

*Tilmeldingskupon side 30*



### søndag d. 15. juni kl. 10 - 18 Classic Autojumble & Concours De Charme

For 9. gang har Gavnø Slot og Svend Carstensen fornøjelsen at indbyde til årets Classic Autojumble og Concours de Charme.

(Danmarks største af sin art).

Faktisk starter vi allerede lørdag d. 14. med Gavnøløbet et hyggeløb for hele familien, og om aftenen Dinner & Dance til levende musik på Hotel Kirstine i Næstved.

#### Søndag den 15. juni 97

1. Du kan opstille dit køretøj i parken på anvist plads.
2. Du kan tilmelde dig "Concours de Charmekonkurrencen". Her præmieres det køretøj med deltager(e), som på bedste måde udgør helhed med hensyn til køretøj, tids typisk påklædning og fremtoning. Konkurrencen opdeles i klasser, før og efter 1940 samt veteranmotorcykler. Bedømmelsen vil blive foretaget af et sagkyndigt dommerpanel.

I år vil den bedst bevarede motorcykel også blive præmieret.

3. Du kan have dit køretøj til salg.
4. Du kan deltage i stumpemarked.

#### Bemærk.

Tilmelding inden den 5. maj giver dit køretøj, dig selv og passagerer gratis adgang til søndagens arrangement (dog betales bilsalg og stumpemarked). Af pladshensyn vil der kun være adgang for tilmeldte køretøjer.

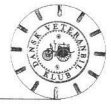
**Alle deltagere skal være anvist plads i parken senest kl. 9.30.**

**Husk** Tilmelding senest 5. maj til  
Arrangementspræsident Svend Carstensen  
Skipperstræde 2, 2791 Dragør - Fax: 32530126

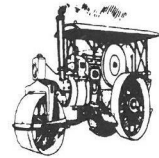
**Bekræftelse og indgangskort fremsendes i god tid**  
Yderligere information ved henvendelse til arrangørerne

Svend Carstensen tlf/fax. 32530126  
Gavnø Slot tlf. 53800200

*tilmeldingskupon side 30*



Veteranklubberne på Sjælland indbyder til :  
Swap Meet søndag den 27. april 1997 kl. 9.00 - 14.00

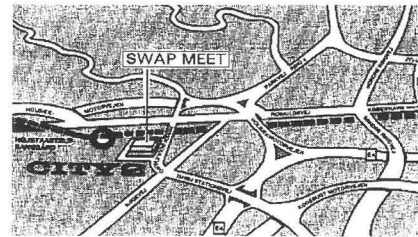


**Foråret nærmer sig !**

Vinteren synger på sidste vers, året starter traditionelt med Swap Meet - Danmarks største ikke kommercielle stumpemarked - der som sædvanligt afholdes ved City 2, Taastrup - Grønt parkeringsområde. City 2 er placeret centralt for hele Sjælland. Alle er velkomne, købere såvel som sælgere. \*)

Praktiske oplysninger : Sælgere skal henvende sig til Damptromleklubben v/Steen Rudberg, Safirvej 2, 3060 Espergærde. (Deltagende sælgere ved de sidste 2 Swap Meets vil få en særskilt invitation).

Besøgende skal køre efter kortet og benytte Blåt område til parkering.



\* Arrangørerne forbeholder sig ret til at afvise sælgere der ikke handler med gammelbil, motorcykel og veteranknallert relevante dele (sko, tøj, lædervarer og andet skrammel).

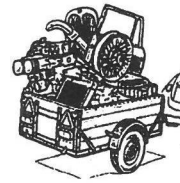
Vi opfordrer så mange som muligt til at komme i gammel bil eller på gammel MC, da der også denne gang er P-plads "på taget" for disse køretøjer.

Vi glæder os til at se jer til Swap Meet ved City 2 i Taastrup. Husk at det altid er påklædningen - ikke vejret der er noget i vejen med !



Københavns Ford A Klub sælger Ford A dele fra sit klubhus, Sofielundsvej 48 i Glostrup i tiden 12.00 - 15.00, det er kun 8 km fra City 2. - Alle Ford A entusiaster er velkomne. Klubben byder på kaffe og giver 10 % rabat, til medlemmer såvel nye som gamle, på hele sortimentets 1400 numre.

PS. Swap Meet afholdes altid den sidste søndag i april og den første søndag i oktober.  
De næste Swap Meets afholdes således 5. oktober 1997 og 26. april 1998



## BRØNSHØJ MUSEUM

Indbydelse til Brønshøj Museums Veteran-løb 1997 for  
automobiler og motorcykler fremstillet før 31. december 1934

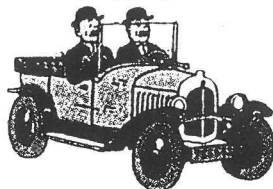
**Søndag den 1. juni 1997**

Som Kulturby' 96-arrangement arrangeredes den 5. maj 1996 vort 1. Veteranløb med køretøjer fra 1920'erne.

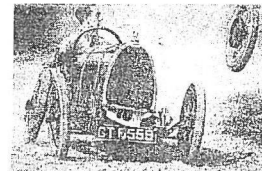
En tradition blev skabt! Vi fortsætter i 1997 med "2. Brønshøj veteranløb", men denne gang udstrakt til også at gælde køretøjer fra årgangene 1930, -31, -32, -33, og -34.

Det bliver **søndag den 1. juni 1997**, hvor vi mødes fra kl. 09.00 foran museet på Brønshøj Torv. Mellem kl. 11-14 køres løbet af en endnu ikke fastlagt rute. Kl. 14-16 er der opstilling og arrangementer på Brønshøj Torv.

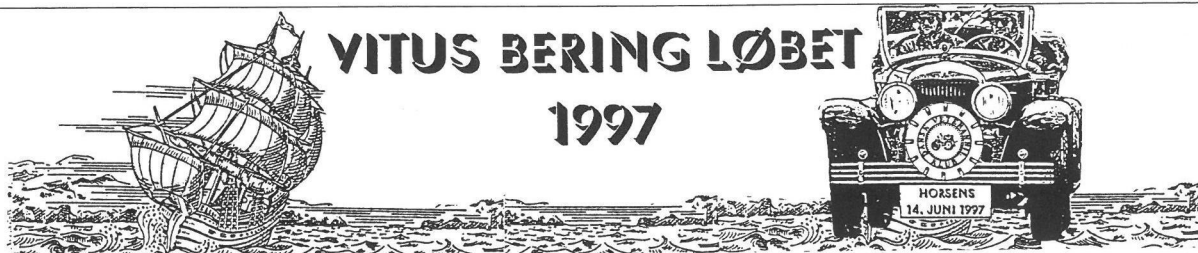
Der er ingen deltagergebyr. Deltagerantallet begrænses til 30.



Med venlig hilsen  
Lars Cramer-Petersen



Tilmeldingskupon side 31



*Det er os hermed en glæde igen at kunne invitere til veteranbilløb i Horsens. Denne gang vil vi føre deltagerne ud på en smuk tur i det jyske bakkeland nord/vest for Horsens.*

*Med venlig hilsen og på gensyn. Ninna og Poul Suhr*

- |                      |  |
|----------------------|--|
| <b>Tidspunkt:</b>    | Lørdag den 14. juni 1997, kl. 10.00. mødes vi ved Rådhuset i Horsens, hvor der serveres kaffe og brød i rådhusalen. Første start kl 11.00 fra byporten på byens hovedgade.   |
| <b>Program:</b>      | Turen går gennem et meget storslået landskab med indlagte pauser på spændende steder, hvor der er indlagt afslappende konkurrencer. Der serveres frokost på det smukke gods Julianelyst, der er en af egnens mest veldrevne landbrug. Løbet forventes afsluttet mellem kl. 16.00 og 17.00. Efter løbet er der festaften på Jørgensens Hotel i Horsens, med spisning og præmieuddeling. Under hele festaftenen er der levende musik, og efter middagen dans for dem der har lyst. |
| <b>Deltagelse:</b>   | Løbet er åbent for max. 60 køretøjer, der er ca. 35 år gamle (kørsel med prøveplader efter loven)  |
| <b>Deltagerpris:</b> | kr. 200.- pr. person, børn under 12 år kr. 100.-. Beløbet dækker morgenkaffe, frokost, eftermiddagskaffe og festmiddag incl. velkomstdrink, men eksklusiv øvrige drikkevarer.  |
| <b>Overnatning:</b>  | Der findes mange gode overnatningsmuligheder, og Horsens Turistkontor står til din rådighed med hjælp til at finde det du ønsker, på telf. 75623822.   |
| <b>Tilmelding:</b>   | Se tilmeldingsskema side 30  |



## Jysk-Fynsk Classic Auto Jumble 1997

**Invitation til dig og din bil og din familie  
Kr. Himmelfartsdag d. 8 maj**

Som de foregående år, vil der blive afholdt autojumble ved Jysk Automobilmuseum i Gjern. Pladsen vil være åben fra kl. 10.00 og vi slutter ca. kl. 16.00. Der er på pladsen mulighed for at købe øl, vand pølser, is o.lign., men medbragt mad og drikke er som sædvanlig meget velkommen.

Der vil være præmier til nogle af bilerne, dette vil i år blive afgjort ved en afstemning blandt publikum "Peoples choice". Til dette vil der være præmier i følgende klasser: US biler, Engelske biler, Europæiske biler samt Veteranbiler.

Som de foregående år vil der være mulighed for køb, salg og bytte af biler og reservedele. Bemærk dog, at der ikke vil være adgang for campingvogne, trailere og motorcykler.

Vi vil forsøge at få parkeret hensigtsmæssigt på pladsen,

således at alle kan være på pladsen, og alle kan forlade pladsen, når de ønsker det. Vær derfor venlig at følge de anvisninger I får af "parkeringsvagterne".

Sidste år deltog over 250 biler fra de mange bilklubber, der er indbudt. Vi håber at lige så mange vil gøre turen til Gjern i år, vi har prøvet at lave en aftale om godt vejr....

Alt dette koster penge, derfor vil der blive opkrævet Kr. 5,- pr. person i entré, biler og børn har selvfølgelig gratis adgang...

Med MG hilsen, og en god 1997 sæson til alle.

Søren Martin Sørensen  
MG Car Club Danish Center West



## DRIVING TEST

på Køreteknisk Anlæg i Kvistgård Kr. Himmelfartsdag d. 8. Maj 1997

Invitation til medlemmer af DVK til deltagelse i køre test,  
hvor vi bl.a. kommer til at køre:

- Manøvreprøver
- Glatbanekørsel
- Tidskørsler på bane
- Keglekørsel

Deltagelse koster kr. 300 og kr. 150 pr. co-driver.

Tilmeldingsfrist er 31. marts.

Arrangementet er forbeholdt veteranbiler.

NB! Hvis der er interesse for et arrangement for hverdagsbiler, da kontakt mig venligst.

Med venlig hilsen

Claude

Tel: 38 792 794, Fax: 38 792 796

Tilmeldingsskema side 31

## Stumpe- og Kræmmermarked - Bella Center Week-end'en d. 5. - 6. april 1997.

Det er med stor glæde at DVK i samarbejde med Kræmmerforeningen kan præsentere dette arrangement med politiets tilsagn. Idet politiet i København nu accepterer at alle personer, altså også private uden momsnr. kan udstille og sælge private "stumper". Så hvis du har veteranbiler, motorcykler, reservedele, stumper, værktøj, maskiner mv., du ønsker at komme af med, kan vi tilbyde dig at sælge disse på:

- **stumpemarked i Bella Center week-end'en 5. - 6. april kl. 10 - 18**
- **veteran auktion søndag den 6. april kl. 14. .**

### Stumpemarked -Omfatter alle effekter med relation til motorkøretøjer

Standleje til Bella Center -

pr. modul 3 x 3 m. kr. 300

Veteranbiler pr. bil kr. 300

Motorcykler pr. mc kr. 150

### Henvendelse vedr. leje af stand

Finn Willy. Tel: 43 73 82 55

Fax: 43 73 46 77

Arrangementet bliver annonceret  
også i Tyskland og Sverige

### Veteran Auktion - Omfatter:

#### Biler og Motorcykler:

Veteranbiler og -motorcykler - til 1972

Liebhaberbiler og - motorcykler - til 1992

**Knallerter og Cykler:** Knallerter - til 1972  
Cykler - før 1940

**Automobilia:** Effekter vedr. motorkøretøjer  
og teknik. Bøger, Kataloger og Brochurer.  
Billeder, Plakater & Skilte. Kølerfigurer,  
spændende dele og tilbehør.

Motorsports effekter

### Henvendelse vedr. Veteran Auktion:

Claude Teisen-Simony. Tel: 38 792 794

Fax: 38 792 796

Tilmeldingsskema side 31



Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Post nr./By: \_\_\_\_\_

Køretøj / Mærke / Årgang: \_\_\_\_\_

Deltagerantal : \_\_\_\_\_ Check ialt kr.: \_\_\_\_\_

**Tilmeldingsfrist: 15. april 1997.**Det udfyldte skema sendes sammen med betaling til:  
**Poul Suhr, Grønningen 27, 8700 Horsens, Telf.75657836***Egeskov veteran weekend*

Navn \_\_\_\_\_ DVK medl.nr. \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_ Postnr. \_\_\_\_\_ By \_\_\_\_\_

Tlf \_\_\_\_\_ Mærke \_\_\_\_\_ Årg: \_\_\_\_\_ min.25 år.

Antal \_\_\_\_\_ børn 4-12 år á 100 kr \_\_\_\_\_ voksne á 200 kr. ialt \_\_\_\_\_ kr.

Spisning lørdag aften \_\_\_\_\_ personer á 125 kr. ialt \_\_\_\_\_ kr.

Morgenmad lørdag \_\_\_\_\_ søndag \_\_\_\_\_ personer á 30 kr. ialt \_\_\_\_\_ kr.

Vedlagt Check ialt \_\_\_\_\_ kr.

Jeg ønsker hotelliste: \_\_\_\_\_

Deltager i Køreturen d. 28: Ja \_\_\_\_\_ Nej: \_\_\_\_\_

**Tilmelding og betaling vedlagt i check senest den 5. april 1997 til**  
Arne Sørensen, Odensevej 327, 5300 Kerteminde.Tilmelding til  
**Classic Autojumble & Concours De  
Charme, Gavnø Slot**

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Postnr. \_\_\_\_\_ By \_\_\_\_\_

Tlf. hjemme \_\_\_\_\_ Arbejde \_\_\_\_\_

**Køretøj/årgang**

Gavnøløb \_\_\_\_\_

Autojumble \_\_\_\_\_

Concours De Charme \_\_\_\_\_

**Jeg vil gerne deltage i:****Lørdag:** Gavnøløbet: Start fra Hotel Kirstine i Næstved kl. 12.00

Antal personer: \_\_\_\_\_ Pris: 30 kr. pr. pers. (incl. sandwich) =kr. \_\_\_\_\_

Dinner &amp; Dance, Overnatning incl. stort morgenbord på

Hotel Kirstine i Næstved kl. 19.00 i DV  EV (+ 130kr): 

Antal personer: \_\_\_\_\_ Pris: 490 kr pr pers =kr. \_\_\_\_\_

KUN Dinner &amp; Dance på Hotel Kirstine kl. 19.00

Antal personer: \_\_\_\_\_ Pris: 250 kr. pr. person =kr. \_\_\_\_\_

Jeg camperer på Gavnø's mark

Antal personer: \_\_\_\_\_ Pris: 30 kr. pr. person =kr. \_\_\_\_\_

**Søndag kl. 10 - 18:**Concours de Charme konkurrencen 

(Skriv venligst lidt om køretøjets historie/påklædning)

Opstilling af køretøj i parken 

Stumpemarked med \_\_\_\_\_ udstillingsmeter á 75 kr/m = kr. \_\_\_\_\_

Salg af veterankøretøj \_\_\_\_\_ á 100 kr/køretøj = kr. \_\_\_\_\_

Bedst bevarede motorcykel 

Ialt at betale = kr. \_\_\_\_\_

**NB: Vedlæg venligst en check på hele beløbet**



### TILMELDINGSKUPON til DRIVING TEST

- Jeg ønsker at deltage i Driving Test d. 8. maj. 1997, med følgende antal kørere: .....  
 Deltagergebyr er vedlagt i check  
 Send venligst indbetalingskort  
 Jeg kunne tænke mig at deltage i en køre test for hverdags biler.

Navn: \_\_\_\_\_ Tel: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_

Send til: Claude Teisen-Simony, Ved Grænsen 19, 2000 Frederiksberg, FAX 38 792 796

### Tilmeldingsskema til Brønshøj museums veteranløb

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr. & by: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Bilmærke: \_\_\_\_\_ årgang: \_\_\_\_\_

**Blanketten sendes inden den 1. april 1997 til: Brønshøj Museum • Brønshøjvej 1 • 2700 Brønshøj**

### Interessekupon

vedr. Veteran Auktion d. 6. april kl. 14.00

Venligst ring mig op på tel: \_\_\_\_\_

Jeg ønsker at sælge følgende: \_\_\_\_\_

Venligst fax GRATIS liste over auktionens effekter. Mit fax nr. er: \_\_\_\_\_

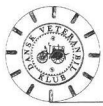
Send mig venligst udførligt auktionskatalog. Pris kr. 125.

Navn: \_\_\_\_\_ Tel: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_

Send til: Claude Teisen-Simony, Ved Grænsen 19, 2000 Frederiksberg, FAX 38 792 796

**Biler sælges**

**Ford A, 1930.** Nye dæk • nyt indtræk • motor/gearkasse renoveret • sorte plader • ej synes • original • velholdt. Ib Steffensen, tlf. 75645275

**BMW 2000, 1970.** Meget velholdt. 100.000 km. Beige. Synet 11.10.91. L. Thomsen, tlf. 39642592.

**Ford A, 1930.** Phaeton - delvist restaureret. Kr. 74.000. V. G. Jørgensen, tlf. 42425268.

**Morgan + 4, 1956.** Dansk indregistreret. 2,0 Tr. motor, særdeles flot stand, sølv med sorte skærme, 0 rust, mange nye dele, pris ca. kr. 169.000. Finn Enevoldsen, tlf. 86434110/20721514.

**Renault, 1923.** Touring. Gl. retstaurering. Har altid været i DK.

**Ford T, 1911.** Touring. Gammel restaurering af original bil. V. G. Jørgensen, tlf. 42425268.

**Chevrolet 2103. 4-dørs, sedan, 1954.** Anden motor ilagt. Nylakeret. Nysynet. 45.000 kr. + masser af reservedele.

**Dodge dart, 1965.** God stand. Danske papirer. Kr. 15.000. Thomas Ulf, tlf. 20849959/31312686.

**Crysler Plymouth, 1931.** 2-dørs artillerihjul. Oval bagrude. God stand. Kr. 28.000.

**DKW. F11, 1961.** Kr. 8.500.

**Ford Anglia, 1947.** Kr. 7.500. Erling Jensen, tlf. 62271425.

**Oprydningssalg fra 40 år gl. bilkirkegård.** Heno-Autogård, tlf. 66189041.

**Fiat 600, 1961.** Karrosse m. døre, for og bagklap m. papirer. Kr. 2.000. Asbjørn Funder, tlf. 47777774.

**Reo 1 cyl., 1906.** Bilen kan ses i Bh. T. nr. 103/1990 side 15. Køretøjet er svensk ejet, og der forlanges 180.000 - svenske kroner.

Kontakt til ejeren formidles via Henning Jensen, tlf. 56953315.

**Plymouth 4-dørs, 1930.** Model original ug, rigtig god stand. Pris kr. 42.000. Evt. bytte med restaureret Veteranbil årg. 28 til 37 model. Arne Andersen, tlf. 65317253.

**Alfa Romeo Giulia 1600 super sports sedan, 76.** Synet '94. Kr. 12.500. Jan Gustafsson, tlf. 38111809/38153234.

**Riley RMB 2,5 lt. årg. 1948.** I meget god stand. Sort med rødt læder. Kr. 98.000. Torben Hermansen, tlf. 98353955.

**Volvo 210 Duet, 1965.** Synet, malet, indreg. I rimelig pæn stand. Prisdé kr. 22.000. Søren Bagge, tlf. 39637112.

**Dodge Coupe, 1928** m. træegerhjul, helt original mangler at færdigrestaurere sælges eller byttes.

**MGA roadster, 1960.** Rød fin i lak og indtræk, motor ca. 20.000 ikke kørt i 21 år, dansk bil. Tlf. 64401127 efter 19.00.

**Opel 1,7 Caravan, 1972.** Fin stand med renoveret motor. Pæn i lak. Kører fint. Istandsæt for kr. 20.000 i 1993. Pris kr. 3.500.

**Ford A, 1929.** Pick-up 1929, 100% restaureret, byttes evt. med Ford T. Lars Leegård, tlf. 44980080.

**Opel Kadett A Coupé, 1964.** Chamonixhvid, m. hvidsidedæk. Synet 9.8.96. Kr. 25.000.

**Opel Kadett B, 1966** (den med de smalle baglygter). Rød, skal synes., kr. 4.000 eller h.b. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 53796119 (17.30-19.00).

**HY 78.** Registreret 1973. Sidst synet 04/1994. Kun lidt rust i karos men dele af bundramme skal udskiftes. Har tidligere tilhørt Statens Bilinspektion. Kørt ca. 47.000 km. På hvide plader. Sælges for højeste bud. Helge Rosenberg, tlf. 31562560.

**Ford Popular, årg. 54.** Total rest. (prof.) og står som fabriksny. 82.000 km. Original. Nysynet m. plader, skal

absolut ses. Kr. 44.800, evt. bytte. P.S.Jensen, tlf. 86601744/40119715.

**Porsche 356 c coupé, årg. 1964.** Dansk indregistreret. Meget velkørende og i fin stand. Trærat, orig. radio. Kr. 195.000.

**Porsche 356 Speedster, årg. 1955,** 70 HK motor. Fin stand. En klassiker. Kr. 365.000 v/afgift. Verner Veedfald, tlf. 86610006 efter 19.00.

**Alfa Romeo GT 1300 jun "Bertone-Coupé", 1974.** Original og intakt. Kører næsten dagligt. Blå m. lyst indtræk. Kr. 20.000. Jens Busch-Jensen, tlf. 32536351.

**NSU Sport Prinz, 1966.** Toprestaureret og synet i 95. Vognen er meget smuk og monteret med Ronald Aluminiums Følge. Fast pris kr. 50.000. Evt. BMW eller NSU motorcykel i bytte.

**MGB, 1976.** US bil ingen rust, original lak (grøn) Ny kalesche & indtræk. Told og moms er betalt. Lev. nysynet. Kr. 62.000. Evt. ældre velholdt BMW eller NSU motorcykel i bytte. Jens Høstrup, tlf. 75665898.

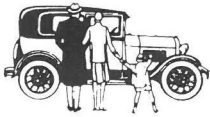
**Austin A30, 1955.** 2-dørs saloon, blå, i meget velholdt stand, indregistreret, pris kr. 32.000. Lydia Matthiesen, tlf. 74680592.

**Volvo Amazon, 1963.** Kørt 139.000. Indreg. på sorte nr. plader. 45.000 kr. 2 Stk. NSU Prinz 4. Nemme at restaurere, årg. 70-73. Mogens Rasmussen, tlf. 75224917.

**MGB-GT, årg. 1973.** Hvis USA model. Overdrive, tonede ruder, rustfri udstødning. Minilite fælge. Meget flot stand. Ole Olsen, tlf. 49701352.

**NSU Sport Prinz, 1966.** Toprestaureret & synet i 1995. Kun 10 stk. i Danmark. Evt. ældre velholdt motorcykel i bytte. Pris kr. 50.000. Jens Høstrup, tlf. 75665898.

**Opel Kadett, årg. 1939.** 2-dørs sedan, med orig. indtræk, mørkeblå lak. En-ejers bil. Ikke renoveret./opb. Ind-



reg. på sorte plader, køreklar. Orig. indtruktionsbog medfølger. Kr. 25.000.

Poul Bo Petersen, tlf. 75614740 el.  
Jette Petersen, tlf. 86107512.

**Chevrolet, 1931**, 4-dørs sedan, istandsat, kr. 89.000.  
E. Mouridsen, tlf. 66175270.

**Seat Coupé 1200 Sport, årg. 1976.** Pæn og velholdt. Motoren trænger til en kærlig hånd. Den eneste i Danmark. Prisen taler vi om.  
Henv., tlf. 98545160

**Mercedes MB 190 & Mercedes MB 220 fra midt i 50'erne til salg.** Beskeden restaurering. Kan beses i Stenderup (Jylland) og følgende tlf.nr. kan benyttes  
75681333 eller biltlf. 40451333.

**Triumph TR6, 1969.** Total rest. i 1992. Bl.a. fabriksny: motor/overgear/PI-system. Få tilsendt billedreportage af restaureringen.  
Erik Sørensen, tlf. 65975286.

**Hudson Super Jet 2D, 4-dørs, 1953** med papirer. Skal restaureres. Er delvis adskilt.  
Sten-Erik Brand, tlf. 56820603.

**Austin 40, 1937**, 4-dørs.

**Ford Pilot, ca. 1948.** 4 cyl. 4-dørs.  
**Morris 8, 1937**, 2-dørs, lukket, Alle i original stand, ikke kørt i 25 år.  
Jacobsen, tlf. 75658342.

**Rieley, 1963.** 4-dørs salon, farve grønmetal. Delvis adskilt, da restaurering er påbegyndt. Vognen er sidst synet i 1980 og fremstår i rimelig stand. Sælges fra dødsbo. Prisdé: kr. 7.500  
H. Qvistgaard, tlf. 35371263.

**Triumph 2000 MK I, årg. 1965.** på sorte nr.plader. Meget pæn og velholdt, 100% original, Ekstra motor og gearkasse medfølger. Pris kr. 19.800.  
Dieter Röttger,  
tlf. 65942116 - 65942105.

**3 stk. Morris Minor 1000:** 1) Pick-Up, 1970 uden lad. 2) Saloon, 1971. 3) Traveller (bindingsværk), 1968. Til

istandsættelse, samt adskillige dele. Pris kr. 17.500 samlet.

Lars Cramer-Petersen,  
tlf. 38602463 /31282722.

**Land-Rover sr. 1 årg. 1952.** Mange nye dele skal samles og males. Ring og giv et bud.

Peder Donsig Pedersen,  
tlf. 64462258 - 40292161.

**Mercedes Benz 190 c, 1964.** Indreg. på orig. sorte plader. Meget pæn stand, motor hovedrenoveret.  
Inge Nielsen, tlf. 45800283.

**Opel Rekord PI 1200, 1960.** Velholdt skal synes. Kr. 5.000.

**Opel Rekord PI 1500, 1958.** Blå/hvid tag, kr. 5.000.

**Ford Taunus FK 1000 lukket varevogn, 1958.** Gl. gule emaljeplader skal synes + 1 stk. ladvogn komplet uden papirer samlet kr. 6.500.

**Bedford J5 ladvogn**, undervogn er renoveret komplet kr. 8.000/bud.  
Peter Anthonsen, tlf. 75676514.

**Ford V8, 1939.**

Flemming Spangbo, tlf. 98157166.

**Austin 1100 de Luxe, 1971**, blå og komplet. Kr. 1.500.

**Fiat 1100 103 D, 1959.** 4-dørs (bagvendte). Grå/hvid, mange dele medfølger. Kr. 6.500.

Per Rønnow, tlf. 86276299 og 40296679.

**Jaguar F. Type Serie 1 Flatfloor Roadster 1961**, ældre restaurering, rød, trænger til lidt finish, mekanisk i orden, rustfri ståludstødning. Danske papirer.

**E.M.W./B.M.W. 327 årg. 1954.** Cabriolet, restaureringsobjekt, ydre karos i meget fin stand, indvendig mangler en del, men kan sikkert findes. Gl. danske papirer.

**MG.B.Roadster 1965.** Rød, trænger til istandsættelse. Mekanisk i orden, motor kørt max. 10.000 km. Danske papirer.

Ring angående priser og besigtigelse.

Yngve Falk Esrum., tlf./fax 42290181.

**Essex årg. 1925** en regist ejer, stået stille i garage i 30 år, skal renoveres. Sælges p.gr.a. bopæl i London. Kr. 50.000.

**Ford A Victoria coupé 1931**, renoveret motor, resten stået stille i garage i 30 år.

Sælges p.gr.a. bopæl i London. Kr. 59.500.

Henv. tlf.403026 eller 42890390.

**Biler købes**

**Morris Minor 1000 Traveller** i meget fin stand. Helst grøn, grå eller hvid.

Søren Bagge, tlf. 39637112.

**Autobianchi Bianchina** uanset stand, alt har interesse.

Asbjørn Funder, tlf. 47777774.

**Ford Anglia 100E eller 105E.** Indreg. /ingen rust.

Erik Magtengaard,  
tlf. 42366846 efter kl. 17.00

**Førkrigs urestaureret veteranbil.**

Søren Pedersen, tlf. 86987400.

**Austin Seven 1925 - 1934.** I god, køreklar stand.

Jørgen Bakka, tlf. 42425434.

**Citroén biler fra 1928 og til 1940**, som ikke har været restaureret.

Leif Pedersen, tlf. 53583257.

**Opel Kapitän, årg. 1954-55.** Kun absolut velholdt eksemplar har interesse.

Tlf. 97154473.

**Biler byttes**

**Ford Consul 315, 61'er.** Nysynet på sorte plader, kr. 28.000. Byttes gerne med MC.

Kenneth Nielsen, tlf. 40981754.

**Chevrolet 1931**, 4-dørs sedan. Istandsatt, byttes med Triumph TR 4 ell. 6 evt. MGB i god stand.

E. Mouridsen, tlf. 66175270.

**Ford A, 1929, Pick-up 1929**, 100% restaureret, byttes evt. med Ford T  
Lars Leegård, tlf. 44980080.



**MG-B 1963** altid dansk. Skal synes, adskilt, karrosseri rusten, resten ok. Byttes med MG-B GT kun byttes, der skal ikke synes.

Peder Donsig Pedersen,  
tlf. 64462258 - 40292161.

### Dele til biler sælges

**Opel Rekord 1956:** 1 for- & 1 bagrude, kr. 300,- pr. stk.

**Til VW Scirocco typ I 1974-76:** 1 ny venstre forskærm kr. 800,-.

**Opel Rekord & Olympia 1955:** 1 ekstraudstøvsvarmeapparat, som nyt kr. 500,-.

**Opel Kadett/Olympia 1938:** 1 gearkasse, kr. 1.200.

**Til Opel Kadett A incl. coupé:** Masser af dele haves ring for info eller liste.

**Opel Rekord 1956:** 1 for- & 1 bagrude kr. 300,- pr. stk.

**Opel Rekord A:** 1 frontgitter kr. 100,-

Thorleif Tofte-Hansen,  
tlf. 53796119 ml. 17.30-19.00.

**Peugeot 1961:** 4 hjulkapsler • 1 ratkrans • 1 kølgergitter • billigt.

**VW:** Rat • baglygter • "instrumentbræt" • forlygter • Isolering • Bagrude m/ traade + gummiliste. - billigt.  
Arne Christensen, tlf. 42286512.

**Oprydningssalg fra 40 års gl. bilkirkegård.**

Heno-Autogård, tlf. 66189041.

**VW:** stor kuffert til rum bag bagsæde: 450 kr..

Hylde af plastflet (ca. 1960) under instrumentbræt: 450 kr.

Morten Blichmann, tlf. 33250990.

**Ford:** Ur firkantet med kabel til optræk. **Chev.**, 54: orig. blinklys glas. **Chev.**, 53-54: Hornring, komplet baklys kit. 51-54: Dørlåse. 52: Laderelæ. Amazon 59: Grill, 600 kr. **Chev.**, 53: Nykromet grill tand, grillbeskytter, ny orig. **Chev.**, 53 + 54: Højtaler grill, handskerumslåge m. nøgle + mere.  
Martin Jensen, tlf. 75912427.

**Citroén dele:** fra før 1927: motor gearkasse, styrehus. Dårlig stand.

Leif Petersen, tlf. 53583257.

**Ford A** motor komplet renoveret med nye stempler/stempelringe, ventiler, ventiltop, planslebet topstykke m.v. Kr. 17.000.

Jørgen Nielsen, tlf. 44552900.

**Loppemarked** 27-28/3 kl. 10.00 til 16.00. Kæmpe reservedelslager fra **biler årg. 25-39.** Rådvedvej 155. Lundumskov pr. 8700 Horsens.  
E. Jacobsen, tlf. 75658342.

**Ford A:** strømfordelerdæksel kr. 150,-. Fjederlasker nye kr. 150,-. Udstødningsmanifold, revnet, kr. 50,-. **Fiat** hjulkapsler ca. 1970, som nye, 4 stk. kr. 400.

Jørgen U. Pedersen, tlf. 40403665.

**Ford B, 1932.** Motor komplet, gearkasse, for- og bagtøj m/bremser og tromler. Rat, ratstamme og styrehus, 5 fælge m/dæk.

**Taurus 12M super:** Motor og gearkasse, 1957.

Arne Høier, tlf. 36176664.

**Pakningsæt** til Mercedes, 170,180,190,220 OM315/325/326, 312, Lloyd 400/600. Volvo lastvogne 1933-65. Hudson 6 37-52. Chevrolet og Chrysler 6 fra 50'erne. Nash 41-54. Austin last 66-67. Opel Blitz. Chevrolet 35-36. Buick Master 6 26-30. Landrover 48-52. Rover Pontiac 6 26-32. Adler Triumph, Simca Aronde, Renault Fregate, Saab 96/3, Borgward Hansa. Austin A30, Kadett 38-40, Amazone.

Per Christiansen, tlf. 42255260 og 40136527.

**Chevrolet 1926-31:** sliddele ca. ° tons. **Ford T:** sliddele ca. ° tons. **Ford V8, 1939:** Komplet styrehus med rat, komplet gearkasse. **Ford V8, 1937:** fejlfri chassisramme. Med papir.  
Erling Jensen, tlf. 62271425.

**Renault Caravelle:** forrudegummiliste, ny, kr. 450,-. R 8 Major: 2 forsæder, lysebrun, velholdt kr. 250,-.  
K. Korsgaard, tlf./fax 86486968

Bildele til **Fiat 500, '57-73. Fiat 600. Buick Skylark '64-'69.** Diverse dele.

Knud Madsen, tlf. 75431045.

Indsugningsmanifold til **MG-B GT V8** passer til dobb. Weber 45 DCOE. Passer også til Morgan, Rover etc.  
Peder D. Pedersen, tlf. 64462258 - 40292161.

**Citroén 5 CV Kløverblad:** Div. dele. **Mathis:** Motor, gearkasse. **Opel P4:** 1 pladehjul. **Opel P6:** 1 pladehjul. **Chevrolet:** 1 egerhjul.  
Carl Danielsen, tlf. 98373897.

**Til Opel Kadett B:** masser af reservedele haves. Ring for info. Priser fra kr. 50,-.

Thorleif Tofte-Hansen,  
tlf. 53796119 (17.30-19.00).

**Humber Sceptre, 1965.** Skadet, men komplet. Kan afhentes.

Jan Gustavsson, tlf. 381211809 - 38153234.

**Ford Escort RS 2000 mk II.** Original motor 110 HK. Alu-bundkar - RS manifold. Kørt 90.000 km. Komplet m. kobling og starter. Kr. 3.000,-  
John Jørgensen, tlf. 66181212.

**Ford A:** 2 stk. bagskærme H+V, 1 køler, 1 kølerkappe, 5 fælge, 1 motor, 1 gearkasse, 1 forbro, for og bagfjeder, 1 kompl. bagtøj. **M.G. Wolseley** frontgrin kr. 500,-. **Citroén, 1956:** motorhjul, reservehjulsholder, køler, lygtehuse, frontgrin, f + b kofanger, h + v forskærm kr. 4.500,-. **Ford Y eller Eifel:** 4 stk. trådhjul kr. 1.000,-. 30 stk. nye bildæk sælges samlet kr. 2.500,-.

Henv. tlf., 40302660 eller 42890390.

**5 stk. orig. AST alufælge med næsten nye sommerdæk.** De fremstår som nye - de er blanke med sorte eger, 6,5 x 15". Kr. 7.500.

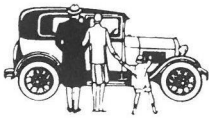
Eva Cybulski, tlf. 39622538 - ml. kl. 11-18.

### Dele til biler købes

Til **Chevrolet-31:** h+v bagskærm, baglygter, h+v plade mellem trinbræt og karrosseri samt forkofangerstiver.  
Kim Møller, tlf. 42248708.

**Ford A:** motor, god stand.

Jens Brunsgaard, tlf. 86948570.



**Cadillac 5362:** bund, paneler, rep-stk. til døre og skærme.  
E. Bjerager, tlf. 31383903.

**Chevrolet motor fra 1932** med nummer mellem 2.951.553 og 3.367.316.  
Henning Jensen, tlf. 56953315.

**MC'er sælges**

**Nimbus 1939.** Speciel god stand, kr. 25.000  
Sven D. Hansen, tlf. 53701042.

**NSU Lux årg. 54.** Total res. m/orig dele. Lev. nysynet. Skal ses. Går som ny. kr. 15.800,- evt. bytte med bil til samme pris.  
P.S.Jensen, tlf. 86601744/40119715.

**Dele til MC**

**MZ tank,** billig.  
Arne Christensen, tlf. 42286512.

**Motorcykel dele BMW R 26** bagtøj kr. 500.  
Henv. tlf., 40302660 eller 42890390.

**Nimbus kakkelovnsrør,** 1stk. Bosch Magnet.  
Carl Danielsen, tlf. 98373897.

Topstykke med ventiler, fjedre m.v. Cylinder samt forhjul m. bremse til **Nimbus MC.**  
Michael C. Hansen, tlf. 56820010

2 stk. nye **28 x 3 dæk** sælges for 700,- kr. stk. (fejlkøb).  
Jørgen Nielsen, tlf. 44662900.

**Automobilia sælges**

VW Tidsskrift "**Gute Fahrt**" komplet 1955-1966. Samlet kr. 1.800.  
Div. andet **VW litteratur.**  
Morten Blichmann, tlf. 33250990.

**Veteran Tidende** nr. 106-246, **Bilhistorisk Tidsskrift** 79-124. Kr. 200.  
Jørgen Ulrik Pedersen, tlf. 40403665.

**"Kør godt"** 1955-1965. Tidsskrift for folkevognskørere. Dubletter haves. **FDM Motor** 1929-1932.  
Anders. T. Andersen, tlf. 42818501.

Instruktionsbog **V.W.** 1302 - 1971 + VW Bug m.v. 1 stk. Owners Workshop Manual + kit. Billigt.  
Arne Christensen, tlf. 42286512.

**1960 Ford** salgsbrochure - europæiske + amerikanske mod. **53 Chev.** Servo styring rep. Manual. **46 Chev** reservedelskatalog.  
Martin Jensen, tlf. 75912427.

**Colorod Magazine** (svensk) årg. 1980-83 i orig. samlemapper, kr. 120,- pr. årg./kr. 400 samlet eller h.b. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 53796119 (17.30-19.00).

**Div. brochurer sælges:** Ford V8, 1938, Ford V8 Omnibus 1938, Ford Motor Co/ Ford's samlefabrik i Kbh - alle 3 på dansk. Donn Nyt 2/56  
Årg. 1971 brochurer på: Ford Cortina & Taunus & Escort, Volvo 142, - 144. Saab 99. Mazda 616, 1300, 1800. Opel Ascona "A" og Ascona "16". Vauxhall Viva. VWK 70. Mange Renault brochurer, rep-& reservedelsbøger: 4CV, Dp, Floride, R8, R10 o.s.v. MC-brochurer, ca. årg. 1970: Suzuki 250 T20 Super Sport. Honda 905, Cb 175, 350 SS, 450 SS og CB. Cz 250-360. Husquarna Eso 500 DT-6. BSA. BMW.  
K. Korsgaard, tlf. /fax. 86486968

**Automobilia købes**

**53-54 Chevrolet** instruktionsbøger på dansk + andet 53+54 Chevrolet litteratur. Skal være originalt.  
Martin Jensen, tlf. 75912427.

**"Min Folkevogn og Jeg"** af Arthur Westrup fra C.A. Reitzels Forlag  
Anders Thue Andersen, tlf. 42818501.

**Diverse**

**Køredragt,** Sparco str. 54, rød. **Køresko** str. 43, røde. Aldrig brugt.  
Ole Olsen, tlf. 49701352.

**Kedeldragter** str. 92, 96 og 100, brugte, nyvaskede, div. **arbejdsjakker** og **lagerkitler.** En del af tøjet er med automærker bl.a. Ford, Opel. Kr. 25,- stk.  
Knud Madsen, tlf. 75431045.

**Hestevogne** sælges. 2 stk. antikke hestevogne sælges kr. 5.000.  
Henv. tlf. 40302660 eller 42890390.

**Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende**

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen som højst må fylde 5 linjer, 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. Navn .....  
Diverse Tlf.: .....

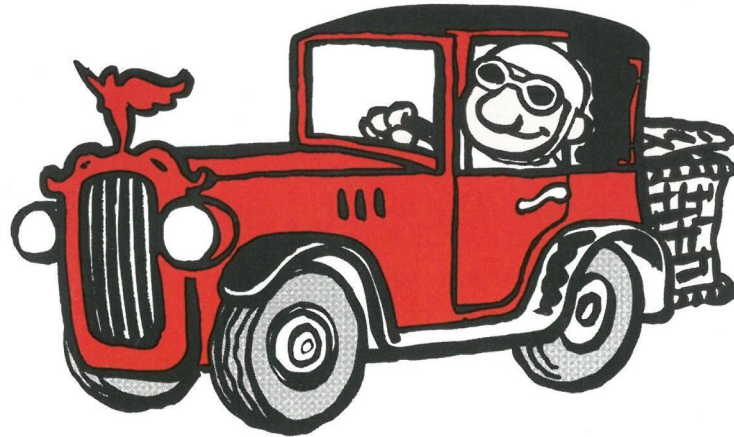
Salg Køb Bytte Tekst .....  
Biler .....  
Dele til biler .....  
MC .....  
Dele til MC .....  
Automobilia mv. Navn .....  
Diverse Tlf.: .....

Afsender: .....

Adresse: .....

**DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå**  
**Husk! annonce deadline den 20. i måneden!**

# Veteranforsikring



## i RUNA FORSIKRING

### Veteranbiler 1900 - 1962

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

### Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Præmietrin	Præmietrin	Præmietrin
1) 16.042 kr.	2) 11.917 kr.	3) 9.167 kr.
4) 6.875 kr.	5) 5.042 kr.	6) 3.667 kr.
7) 2.750 kr.	8) 2.200 kr.	

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske motorcykler og klassiske campingvogne. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer og øvrige forsikringer



Veteran  
forsikrings-  
klubben

### Klassiske biler 1963 - 1975

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.277 kr.	750 kr.
50.000 kr.	1.600 kr.	900 kr.
100.000 kr.	1.915 kr.	1.250 kr.
150.000 kr.	2.295 kr.	1.550 kr.
200.000 kr.	2.670 kr.	1.850 kr.
250.000 kr.	3.095 kr.	2.175 kr.
300.000 kr.	3.530 kr.	2.500 kr.

### Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.

### Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub  
Postbox 33 - 2990 Nivå  
Tlf. 49 14 59 06 (10-12)  
Fax 49 14 11 14