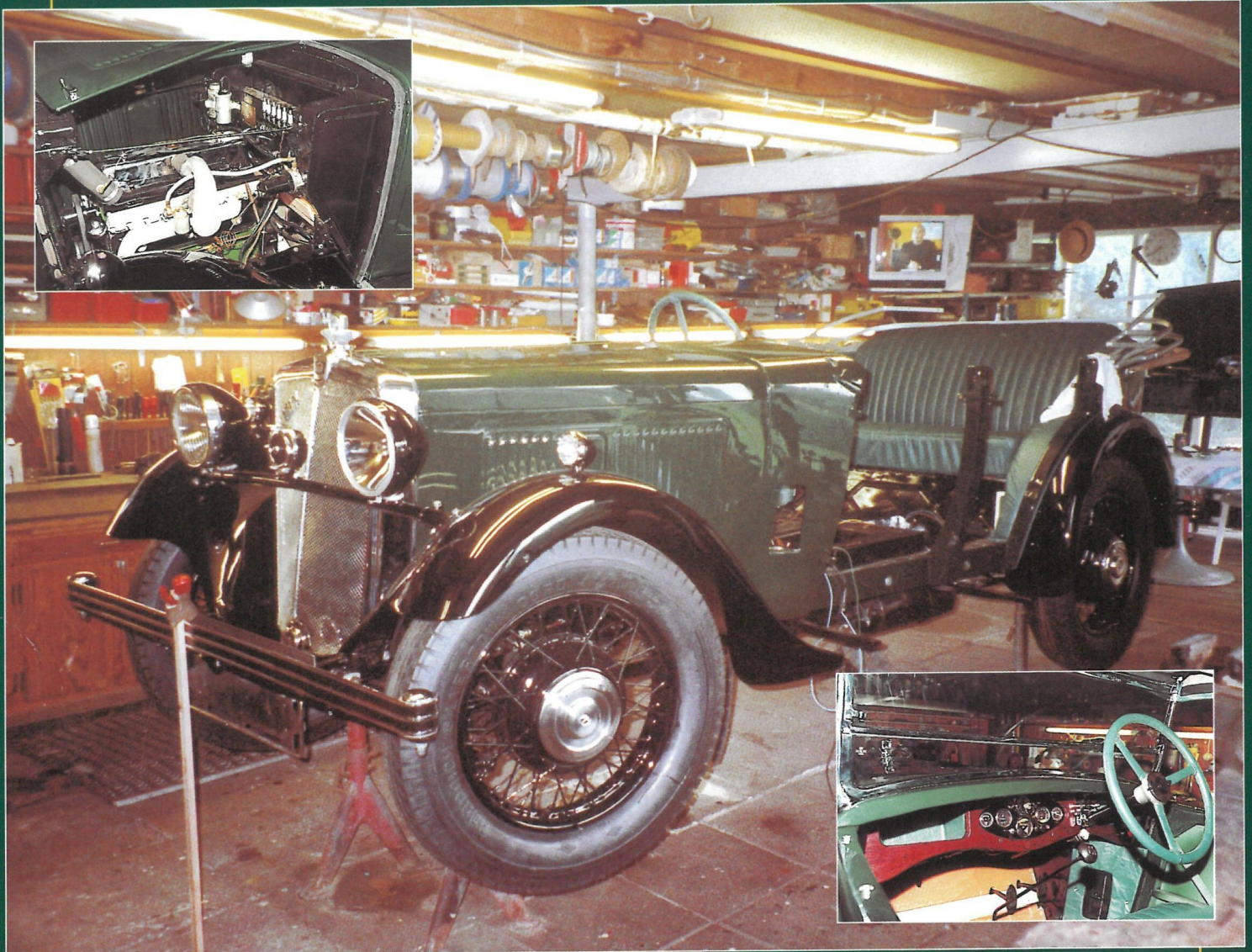


Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 254 - august 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/Forsikringsforhold
Jørgen Behrendt
Klintsøvej 8
2665 Vallensbæk - 43 53 55 03

Sekretær
Registre og Sektioner
Peter Løvstrøm Sørensen
Gedvad 39, st.th.
2800 Lyngby - 44442586

Kasserer
Steffen Frølich
Lindevej 6
2791 Dragør - 32535922

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

København
Claus Neble
Fuglebakken 1
2000 Frederiksberg - 31 19 82 72

Sjælland, Lolland Falster og Bornholm
Willibald Farbmacher
Hjortevænget 613
2980 Kokkedal - 42245167

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 Møllevej 21, st. tv.
8260 Viby J. - 86 14 06 35

Registre

Rover:
Henning Helmer - 42 19 27 00

Morris:
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

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 Klub Danmark:
Henrik Christensen - 97 12 24 14

MG:
Henning Andersen - 38 79 51 79

Historisk Sports Sektion:
Sten Heide - 35 37 03 98

Peugeot:
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77

Sokkelund Herreds Køreselskab:
Svend Draaby - 38 71 39 02

Køreselskab Fyn:
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

Køreselskab Vest:
Erik Hougaard - 75 83 00 49

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

Ford T:
Egon Wang Neesgaard
46 38 34 26

Ferdinand Porsche:
Claus Neble - 31 19 82 72

American Automobiles:
Peter Løvstrøm 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, Rødekro

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle

Bibliotek

Hanne Jonassen
Boserupvej 510
3050 Humlebæk - 49 19 11 29

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad
Oplag: 3500

Ansvarlig redaktør:
Poul Suhr

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

Teknisk brevkasse:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25
8700 Horsens
Fax 75647109
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,-

Lay-out, sats og tryk

Ole Callesen
Skovhusevej 7, 6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 16 11 - 20 48 65 11

Næste Veteran Tidende udkommer uge 37, 1997

Forsiden: Morris Ten Six Tourer 1934.
Foto: Egon Neesgaard

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Ikea Løbet	11
Leder	4	Vitus Bering Løbet	12
Nyt fra bestyrelsen	5	Ford V8 træf	13
Klubaktiviteter	6	Ishockey, golf og gamle biler	14
Gode råd til vinterdage	7	Månedens køretøj	16
Mine biler i USA.	8	Styrkeprøven	20
Sektioner og registre	10	Invitationer og arrangementer	22
		Bilhistorisk Tidsskrift	25
		Erhvervskøretøjer	28
		Køb salg og bytte	29



Møder

August

14. 19.30: Klubmøde Rødekro (se under klubaktiviteter)
18. 19.00: Klubmøde - Sindinggård, Vestjylland. Besøg af klubbens formand Poul Suhr. tlf. 97895062.
19. 19.30: Klubmøde - Kværkeby. Alm. mødeaften.
19. 19.30: Klubmøde - Nordjylland, Ålborg (nyt mødested).
26. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn.

September

02. 19.30: Klubmøde - Ristrup Hovedgård. Garagebesøg.
04. 19.00: Klubmøde - Nivågård.
08. 19.00: Klubmøde - Klippinge, Østjylland.
09. 19.30: Klubmøde - Børkop Vandmølle.
11. 19.30: Klubmøde - Rødekro.
15. Klubmøde - Sindinggård er flyttet til d. 22 sept.
16. 19.30: Klubmøde - Nordjylland.
16. 19.30: Klubmøde - Kværkeby. Aftenløb. Alle er velkomne. Gratis deltagelse.
19. 19.30: Klubmøde - Nordjylland, Ålborg.
22. 19.00: Klubmøde - Sindinggård (foredrag om olie, benzin og dæk, tilm. tlf. 97895062).
30. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn.

Løb og arrangementer

August

16. Arresøløbet - Frederiksværk. Arr. Arne E. Pedersen, tlf. 42124187.
17. Fælles madpakketur med besøg af ærøske Motorveteranvenner.
Arr. John Jørgensen, tlf. 66181212.
23. Føtex-løbet til Valdemars Slot for veteranbiler og vintage sportsvogne. Arr. Robert Lindvig,
tlf. 65934193.
24. Kl. 10 Madpakketur, Roskilde. Tilm. Henrik Petersen tlf. 46367667/ P.E. Højer tlf.46788185.
28. Kl. 18-19. Ikeas Aftenløb, København. Start Høje Tåstrup. Arr. Claus Neble.
31. Kl. 10 Rødekro Madpakketur (se under klubaktiviteter).

September

07. Madpakketur. Arr. Ditlev S. Schaeffer, tlf. 62601980.
25. Kl. 20. Ikeas Aftenløb. Start Ikea Gentofte. Løbet er et nat-orienteringsløb m. sportsligt præg.
Arr. Claus Neble & Ib Jensen.
26. Årets fynske bustur. Arr. Rene Dalager, tlf. 65331690

Oktober

07. Center Mobilium "Franske oplevelser".



Generalforsamling og bestyrelse

For år tilbage, på en nu efterhånden herostratisk berømt generalforsamling, blev det vedtaget, at DVK igen skulle melde sig ind i Motorhistorisk Samråd MhS. Herpå har den følgende bestyrelse og de derpå følgende bestyrelser bestræbt sig, dette er nu fuldbåret og myndighedsforhandlingerne samt det internationale arbejde er overgået til MhS. Da det på forgangen generalforsamling blev fremsagt, lød fra salen en røst: Er der ikke mere vi kan sælge?

Under arbejdet med at hverve nye medlemmer, er jeg ofte blevet mødt med spørgsmålet hvorfor DVK? Hertil har svaret været: DVK er den eneste landsdækkende klub, som dækker et hvilket som helst bilmærke, tager sig af myndigheds og internationalt arbejde, har klubsteder udover landet, besidder landets største bibliotek dækkende vores hobby og et månedligt klubblad, slutteligt et godt forsikringstilbud samt tilknytning til Danmarks Tekniske Museum. DVK har for mig slanket sig på et par væsentlige punkter.

Så vi må styrke hvad der er tilbage; om klubben skal være interessant for kommende medlemmer. Her tænker jeg på udvidet aktivitet på de forskellige klubsteder, en effektiv og hurtig hjælp fra biblioteket, en styrkelse af forsikringsarbejdet og et tættere samarbejde med DIM.

For mig ser det ud som det vil lykkes, der arbejdes i bestyrelsen ihærdigt på disse ting. Så jeg håber vores klub må leve langt ind i det næste århundrede.

Med venlig hilsen

Finn Riistoft Nygaard



Gode råd til vinterdage

Af Gorm Albrechtsen

Ny dansk bog om berømte motorcykler

Lige nu gælder det om at udnytte højsæsonen til at køre tohjuler. Snart kommer såmænd de triste efterårs- og vintermåneder, hvor det gælder eftersyn og klargøring hjemme i garagen.

Så er det tid til at forberede næste sæson, og her melder Forlaget Classic sig med en ny bog „Triumph Reparationer 1945. Den er baseret på oversættelser af fabrikkens egne manualer og instruktionsbøger på så godt som alle modeller fra den midtengelske motorcykelfabrik i perioden efter 2. Verdenskrig.

De originale tegninger og fotos er anvendt på illustrationssiden, og det gør tingene nemmere, når man

skal igennem komplicerede garage-operationer.

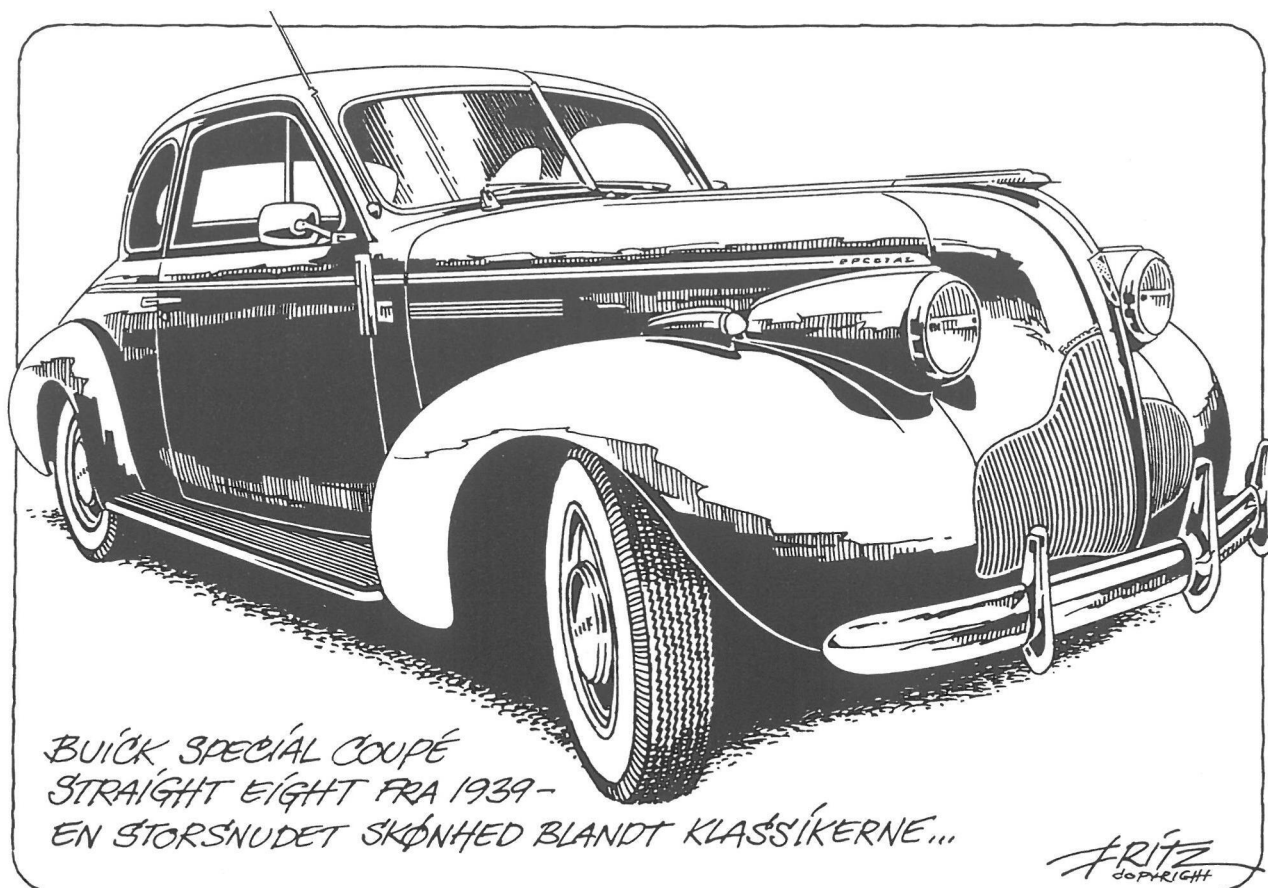
Triumph blev netop ikke verdensberømt for at der aldrig skulle røres en skrue på motorcyklen, således som det senere var tilfældet med de japanske motorcykler. Populært sagt mente mange dengang, at der skulle skrues på en britisk motorcykel hele ugen, for at man kunne være kørende en weekend. Sandt eller ej, så var Triumph en formidabel motorcykel, og mange af modellerne var teknisk langt forud for deres tid. Triumph-fabrikken var blandt de største i verden, og der solgtes tusinder af mærkets maskiner i Danmark.

I dag er mærket ved at få et velfortjent come-back blandt samle-

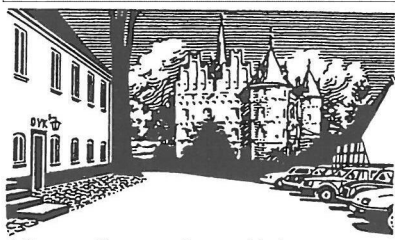
re. Der er for tiden 1500 Triumph'er indregistreret på danske nummerplader, og hvis man skynder sig, kan man nå at være med. De er endnu til at få for penge. Reparationshåndbogen ventes fulgt op med andre lige så berømte britiske mærker, BSA og Norton. Til februar næste år udsender forlaget bind nummer ni i en serie om klassiske motorcykler. Til oktober i år kan ventes bind to i en serie om biler med sjæl.

Godt at vi har et forlag som Classic, der tør udgive motorbøger på dansk.

„Triumph Reparationer 1945-1985“ af Villy Poulsen er på 152 sider og koster 298 kr. Udgives på Forlaget Classic, Odense.



BUICK SPECIAL COUPÉ
STRAIGHT EIGHT FRA 1939-
EN STORSNUDET SKØNHED BLANDT KLASSIKERNE...

**FYN - EGESKOV.**

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

Søndag den 17. august kl. 10.45

Madpakketur med besøg fra Ærø. Mødested Fåborg havn kl.10.45 ved Søby færgen. Kl. 11.00 kommer vore venner fra Ærø med færge hvorefter vi kører til Vedstårup Teglværk og ser på bilsamlingen her og indtager de medbragte madpakker. Derefter går turen til Egeskov hvor museet og slottet kan besøges. Der skal påregnes en pris på 60 kr til div. billetter. Arr. slutter kl. 17.00.

Arr. John Jørgensen tlf. 66 18 12 12

Lørdag den 23. august kl. 8.00

Føtex-løbet til Valdemars Slot begynder med morgenkaffe kl. 8.00 ved Føtex på Middelfartvej i Odense. Kl. 9.45 starter turen mod Føtex i Nyborg hvor der holdes forfriskningspause kl. 10.45. Frokostpause holdes ved Føtex i Svendborg kl.13.15 og afslutning med præmieoverrækkelse ved Valdemars Slot kl. 15.30. Herefter er der mulighed for at gennemse effekter fra slottets loft der skal sælges på auktion den 31. august. Tilmelding senest den 6. august til arrangør Robert Lindvig. Tlf. 65 93 41 93

Tirsdag den 26. august kl. 19.30

Klubmøde på Egeskov. Vi mødes igen efter ferien i klublokalerne

Søndag den 7. september kl. 10.00

Madpakketur "Tur de Horne". Mødested Fiat Autohuset Bygmestervej 1, Fåborg. Kør fra rundkørslen ved foden af Svanninge Bakker i retning af Fåborg. Autohuset kan derefter ses på højre side.

Mødetid kl. 10.00 hvor autoforhandler Poul Hansen er vært ved morgenbord. Turen er med begrænset køredistance ca 35-40 km derfor en mulighed for at få luftet de „oldgamle“ køretøjer. Der er plads til trailerparkering. Tilmelding er nødvendig af hensyn til morgenbordet senest søndag den 31. august til arrangør:

Ditlev Schaeffer Tlf. 62 60 19 80 og John Jørgensen Tlf. 66 18 12 12

Fredag, lørdag og søndag d. 26-27-28. september.

Årets fynske bustur går til Musée Nationale de l'Automobile i Mulhouse i Frankrig. Omtale og tilmelding andet sted i bladet.

Arrangør René Dalager 65 33 16 90.

*På aktivitetsudvalgets vegne -
Arne Sørensen*

**NORDJYLLAND -
ÅLBORG****Tirsdag den 19. august kl. 19.30**

I sidste nummer af Veteran Tiden annoncerede vi at der nu starter klubmøder i Nordjylland, nærmere bestemt lige syd for Ålborg i Svenstrup, hvor vi får husly på „Restaurant Svanemøllen“. Du finder det let: kør ad hovedvej 180, som løber lige midt gennem Svenstrup og drej ned ved siden af Statoil.

På orienteringsmødet vil vi snakke om de fremtidige muligheder for mødeaktivitet i Nordjylland.

Tom Jensen

**VESTJYLLAND -
SINDINGGÅRD**

Ændret mødedato.

Efter sommeren med dens forhåbentlig mange ferieoplevelser og tiltrængt godt vejr venter en travl mødesæson i andet halvår. Næppe er det amerikanske præsidentbesøg i København overstået, før Dansk Veteranbil Klubs formand, Poul Suhr, Horsens, gør den fornemme gæst kunsten efter. Poul Suhr er gæst ved den vestjyske afdelings månedsmøde i august på Sindinggård. Datoen er den 18. august, og Poul Suhr vil berette om klubarbejdet m.v.

Husk lige tilmelding og bemærk venligst, at mødedatoen i måneden derefter er ændret. I september er der møde på Sindinggård mandag d. 22. september med gæsteforedrag.

Sv. Arne Vallentin fra benzin- og olieselskabet Statoil fortæller om benzin, olie og dæk. Også her bør man tilmelde sig på forhånd, siger aktivitetsudvalget.

I ærmet for de følgende månedsmøder har udvalget bl.a. en aften, hvor medlemmerne får lejlighed til at kigge på og snakke om hinandens modelbiler og andre automobilia, som det vistnok hedder. Det er noget i retning af gamle bøger, fotos og genstande, der har med veteraninteressen at gøre.

Hvis man ikke følger opfordringen til den tid og rydder skufferne for blikkegenstande og modelbiler, truer undertegnede med at holde en halv times lysbilledforedrag om designtendenser i senbilismen.

Det skulle nødigt komme dertil, da der næppe er råd til at anskaffe nødvendigt genopvågningsudstyr til det alt for sjældent efterspurgte arrangement. Endelig lokker langt ude i horisonten - og undskyld at det næsten er ubærligt at skulle skrive om det midt i som-



mervarmen - den traditionsrige julefrokost. Men den tid, den glæde - eller som Goethe skrev: - Der alten Götter bunt Gewimmel. Hvilket vi her raskt omskriver til: - De gamle Gutter bliver helt Svimle.

Gorm Albrechtsen

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

Torsdag den 14. aug. kl. 19.30:

Vi ser på gamle brochurer. Tag med hvad du har af interessante bilbrochurer fra gamle dage.

Bilens historie - nu er vi nået til 50'erne.

Søndag d. 31. aug. kl. 10.00:

Madpakketur. Vi starter kl. 10.00 fra teglværket "Catrinesminde" på Broagerland. Adressen er Iller-

strandvej 7, Iller Strand.

Tilmelding til Frits Johansen senest 22. august, tlf 74459450,

Frits Johansen

ØSTJYLLAND - RISTRUP

**Tirsdag den 2. september
kl 19.30**

Vi mødes i god tid på Ristrup og kører derfra på garagebesøg.

Tom Jensen

KØBENHAVN NIVÅ

Klubmøde d. 4. september er lavet til aktivitetsaften!!!

"Nitram Oil" inviterer til grill-af-

ten kl. 18.30 **torsdag d. 4. september**, hos "Dansk Rustbeskyttelse", Formervangen 44, 2600 Glostrup. Pris pr. pers. 50,00 kr. Øl, vand og vin kan købes på stedet. Spis hvad du kan for 50,00 kr. Der vil sideløbende blive demonstreret rustbeskyttelse. Tilmelding til kontoret 49145906 eller fax. 49141114.

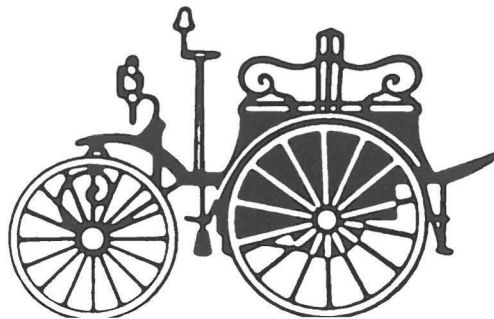
Det ordinære medlemsmøde vil finde sted **den 18. september, til normal tid. kl. 19.30**, dagen er uden program så mød op i den gamle bil.

Mødeaftenerne vil herefter være programsatte med forevisninger eller foredrag.

Aktivitetsaftenerne, 3. torsdag i måneden vil fortsat være virksomhedsbesøg eller andre aktiviteter.

M.V.H.

Claus N.



Mine biler i USA

En fortælling om en ung danskers ophold i USA i årene 1952-53 og i særdeleshed om, hvordan drømmen om egen bil gik i opfyldelse.

Maskinhandler Jens Toft i Højmark ved Lem i Vestjylland fortsætter her sine erindringer fra et ophold i USA i 1952-53. Artiklerne er bearbejdet af DVK-medlem Gorm Albrecht-sen, Herning Folkeblad.

I tredje og sidste afsnit fortælles om hvordan Jens Toft overbeviste skattevæsenet i USA om, at den ny erhvervede bil var en nødvendig rejseomkostning - og hvad hele eventyret på fire hjul løb op i.



Flot kørende i Bad Lands, N. Dakota, april 1953 med Chevrolet 1951 Styleline De Luxe. Det lykkedes Jens Toft at overbevise det amerikanske skattevæsen om, at bilen var en nødvendig rejseomkostning.

Efter høst begyndte de unge danske der var kommet over året før at gøre klar til at drage mod øst. Jeg havde fået billet til Svenska Amerika Liniens „Stockholm“, med afgang fra New York den 19. oktober. De unge der var kommet fra Danmark dette forår tog næsten alle til Californien udstyret med gode råd og adresser.

Den 27. september forlod jeg Dutton og kørte ned til A.P. hvor jeg overnattede. Den næste dag kørte jeg til Helena, hovedstaden i Montana, hvor jeg skulle på skattekontoret for at få et „shipsailing permit“, hvilket er et bevis på at man ikke skylder i skat, og som man skal have før man kan forlade landet. I reglerne for at være trainee under American Scandinavian Foundation står, at man skattefrit må tjene penge til leve- og rejseomkostninger, og vi læste naturligvis reglerne således, at en bil var en rejseomkostning. Det var så om at være heldig at finde et skattekontor, som også så således på sagen. Enkelte havde været

nødt til at betale skat, men hvis man begyndte i god tid, havde man altid chancen for at finde en venlig skattemand. To mand var så uheldige at komme ind på et skattekontor i Chicago, og der mente man, at der skulle betales skat. Ligesom tilfældigt kom de så til at nævne, at de skulle ud og arbejde en månedstid før de skulle sejle, og så kunne manden slet ikke udstede beviset. Nærmere New York fandt de så et skattekontor, der heldigvis så anderledes på den sag.

Jeg var heldig og fandt i Helena en meget forstående skattemand, som med stor interesse hørte om programmet for udveksling af unge mennesker imellem landene. Vi fik en masse snak alt imens han udfyldte mine papirer lige netop som jeg havde brug for dem.

Fra Helena kørte jeg til Yellowstone nationalpark i det nordvestlige hjørne af staten Wyoming. Parken er på lige ved ni tusinde kvadrat-

kilometer og har været fredet siden 1878. Der er geysere hvor varmt vand periodisk sprøjter højt op i luften, der er svovlstinkende muddervulkaner foruden vandfald, floder, søer, bjerg og skove. Da al jagt er forbudt i parken, er mange dyr meget tamme selvom de er vilde. Jeg smed nogle rosiner ud af højre bilvindue til tre bjørne, og stod ud af bilen for at fodre dem. En af dem var for doven til at samle rosiner op og forsøgte gennem det åbne vindue at få fat i rosinpakken, så jeg måtte til at bruge hornet for at få den til at trække sig tilbage.

Fra Yellowstone fortsatte jeg over Sylvania pas i 8557 fods højde østover gennem Wyoming, forbi Cody og noget af vejen følgende „The old Oregon trail“. Gennem Black Hills National Forrest med Mount Rushmore National Memorial, hvor danskeren Gutzon Borglum ind i bjergsiden har hugget ansigtet af præsidenterne Washington, Jefferson, Lincoln og



Roosevelt. Monumentet er kæmpe stort, således måler Washingtons hoved 20 meter i højden, og hans næse måler godt seks meter. Videre gennem South Dakota, hvor nu prærien har afløst det bjergrige landskab jeg tidligere kom igennem. Igennem Minnesota til Wisconsin hvor jeg havde lejlighed til at træffe en flok unge danskere som var ved at gøre klar til at tage til Californien. (For at finde guld!). Søndag aften tog jeg med færge 4 1/2 time over Lake Michigan, og var mandag sidst på eftermiddagen i Detroit, hvor jeg fik et værelse på Y.M.C.A., som står for „Young Men's Christian Association“ (KFUM). Resten af min tid i USA boede jeg på Y.M.C.A. både i New York og i Washington. Jeg var i Detroit et par dage, sammen med Peter, som et halvt år i forvejen havde hjulpet mig at købe bilen. Jeg brugte det meste af en dag til at besøge Ford bilfabrikkerne, hvorefter jeg igen dampede af østpå, denne gang til Niagara Falls, som ligger mellem de to store søer Lake Erie og Lake Ontario. På den ene side er provinsen Ontario i Canada, og på den anden side Staten New York. Vandet har et fald på cirka halvtreds meter.

Gennem Pennsylvania til City of New York, hvor jeg fik ordnet mine billetter. Efter at have været oppe i Empire State Building, kørte jeg sydpå mod Washington D.C.

Jeg var blevet anbefalet i Washington at tage på rundtur med bus, idet det ville være vanskeligt at finde parkeringspladser, hvis man selv kørte rundt. Jeg kom med en rundtur, der udgik fra Det Hvide Hus. Det blev nu ikke med bus, derimod med Cadillac, hvilket kostede 6 dollar for en fire timers tur. Så fik vi også set næsten alt hvad der var værd at se: Capitol, Senatet, Arlington militærkirkegård, Lincoln Memorial og Smithsonian museet, hvor vi blandt andet så den flyvemaskine som Brødrene Wright fløj med

den 16. december 1903 som var den første officielle flyvning i verden med et fly tungere end luft. Også „Spirit of St. Louis“ hvor med Charles Lindberg den 21. maj 1927 landede i Paris efter en direkte flyvning fra New York var udstillet der. Det Hvide Hus var ikke åbent for besøgende den dag, så der aflagde jeg først besøg dagen efter.

Om aftenen var jeg i biografen og så „The Robe“, en filmatisering af Lloyd Douglas „Men jeg så ham dø“. Næste morgen sov jeg for længe, så da jeg kom ned til bilen sad der et parkeringsbødeforlæg på vinduesviskeren. Jeg skulle møde op på en politistation for at stille sikkerhed for lovovertrædelser. Hvis ikke jeg mødte op inden tre dage, ville der blive udstedt arrestordre mod mig. Jeg funderede først på, hvor der mon var en politistation, men kom så til at tænke på, at om tre dage havde jeg indleveret bilen til afsendelse til Danmark. Den var indregistreret i Michigan, på en adresse på Y.M.C.A., så inden man ville have fundet frem til mig, ville jeg være langt ude på Atlanten. Så jeg kørte fra regningen, som var dateret den 13. oktober.

Jeg var tilbage i New York torsdag aften den 15. oktober, og skulle aflevere bilen lørdag morgen på Swedish American Line. Det ville nu også være rart at slippe af med den, idet der hele tiden var besvær med at finde en parkeringsplads til den. I New York traf jeg Ole og Arne, som jeg kendte fra før samt Knud. Vi skulle alle fire med „Stockholm“ Mandag den 19. oktober og havde hver en 1951 Chevrolet med hjem. Vi var så sammen ude og se på New York de sidste par dage.

Sejlturen hjem foregik med „Stockholm“. Vi lagde ind i Göteborg den 28. om morgenen for at landsætte passagerer, og fortsatte straks mod København. Vore biler havde man i Göteborg sat op

på dækket, og jeg fik nu at vide, at min håndbremse var blokeret, så jeg måtte ned under bilen for at løsne bremsekablerne. Jeg brugte aldrig håndbremsen, så måske var kablerne rustet fast. Da skibet lagde til i Frihavnen stod vore fædre hvor bilerne blev landsat og mødrene tog imod knægtene. Mit batteri havde tabt strømmen, men på ægte amerikanervis fik jeg et skub af en af de andre, kofanger mod kofanger.

Denne beretning er ikke kun erindringer, men jeg har støttet mig til de 57 breve som jeg sendte hjem i løbet af de halvandet år jeg var i Staterne.

Tre gange var jeg på langfart i bil: Valders (Wis.)- Salinas (Calif.) 19. sept.-7. okt 9 dage 2611 miles 159,7 gal.
(Salinas) Detroit - Dutton (Mont.) 25. marts - 15 april 1953 22 dage 2300 miles
Dutton (Mont.)- New York 27. sept. - 19. okt. 23 dage. 3800 miles

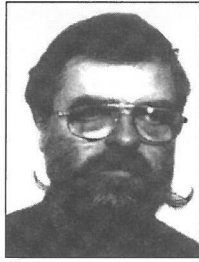
Chevrolet'en kostede 1350 dollar. Søfragt 350 dollar. Indført i Danmark som rejsegods: Told 1500-kr. Registreringsafgift 4500-kr.

Min far havde mange offentlige hverv, af hvilken grund han havde fået indkøbstilladelse til en ny bil, mens jeg var i USA. Han havde købt en Taunus 12 (den med globusen). På en bil købt på indkøbstilladelse var der den klausul, at den ikke måtte sælges inden for et tidsrum af tre år. Samme klausul var der også på min Chevrolet. Da far havde megen kørsel, hvor han havde brug for at være standsmæssigt kørende, byttede vi proforma biler, til de tre år var gået og klausulen udløbet.

Et par år senere kom min bror hjem fra USA med en Ford Mainline, som min far så proforma overtog. Chevrolet'en fik min søster og svoger. Senere blev den solgt til en landmand, og gik så desværre al kødets gang.

Ford T Sektionen

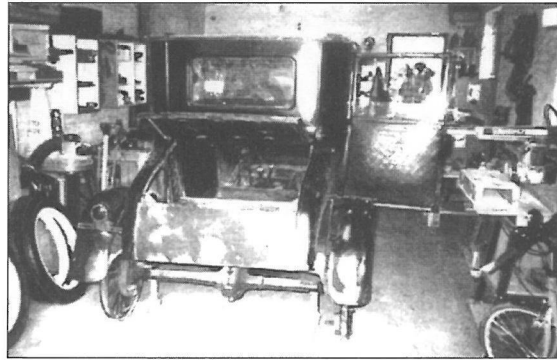
Som det fremgik af juni nummeret af nærværende blad har jeg overtaget ansvaret for Ford T Sektionen, det har resul-



teret i en del henvendelser som jeg vil arbejde videre med. Det er min hensigt at samle så mange oplysninger som muligt om bilerne, folkene der arbejder med dem, hvem der har reservedele, hvem der sidder inde med viden og litteratur, og hvem der er god til at lave hvad. Sådan at jeg kan formidle det videre til dem der har brug for det, så jo flere oplysninger jeg får jo bedre kan jeg hjælpe.

Jeg vil forsøge at lave en fortegnelse over Ford T i Danmark, ikke kun de færdige biler, men også biler der er under restaurering. Fortegnelsen vil blive lavet i løssblade så den til enhver tid kan opdateres, hver bil får en A4 side således at der er plads til et par billeder og en beskrivelse af bilen, årgang, model, historie og restaurering. Fortegnelsen skal så kunne købes af interesserede til fremstillingsprisen.

Dette kan selvfølgelig kun lade sig gøre hvis ejerne sender mig billeder og oplysninger. Alle billeder vil blive returneret hvis der medsendes frankeret returkuvert.



Min egen 1926 coupé er for øjeblikket ved at få restaureret hjul og monteret nye dæk så den er nemmere at flytte rundt med, når den om kort tid må forlade værkstedet, jeg har nemlig været så let-sindig at love at jeg vil færdigrestaurere fruens 1938 Fiat 500 Topolino først, det er måske muligt at kombinere de to projekter lidt, men de kan så afgjort ikke være i værkstedet begge to på en gang. Jeg håber at have begge projekter færdige i slutningen af 1998.

Jeg mener at vide at der rundt om i landet findes grupper af Ford T folk der arrangerer madpakketure, løb og lignende, men jeg ved ikke med sikkerhed hvem og hvor, men jeg vil da gerne vide det, så hvis nogen kan bidrage til min oplysning er jeg sikker på at min kone vil blive glad.

Jeg ved med sikkerhed at der ikke er nogen Ford T gruppe på Fyn og omliggende øer, og jeg ved med

sikkerhed at jeg er interesseret i at der laves en sådan, så hvis andre har de samme lyster, så giv mig et praj så skal jeg sørge for at der indkaldes til et stiftende T-selskab. Meget højt på min ønskeseddel står et årligt Ford T træf,

og jeg skal såmænd nok selv sørge for at det bliver arrangeret, så i behøver ikke være bange. Da jeg jo altså bor i Odense, havde jeg forestillet mig at det skulle foregå på Fyn, af andre grunde kan nævnes at Fyn af en eller anden grund ligger lige midt i landet, og så er der så køøøønt.

Jeg havde forestillet mig at det skulle foregå en weekend i august, og at første gang skulle være i 1998. Nu er det jo sådan at hvis jeg har arrangeret et træf, og der så slet ikke kommer nogen, så vil jeg jo nok blive lidt ked af det, så hvis I lige ville gøre jer den ulemilighed at fortælle mig om I er interesserede, så ville jeg jo nok blive glad. Når I nu alligevel skal skrive til mig, så kan I jo ligeså godt fortælle mig hvad I synes sådan et træf skal indeholde.

Jon Friis Wandall

Peugeot Sektionen.

Arrangementer, efterår 1997

I overensstemmelse med kalenderen fra Veteran Tidende, maj 1997, er der planlagt 2 arrangementer efter sommerferien:

Lørdag den 23. august 1997 kl. 9 Peugeot Classic løb i København. Vi mødes hos Baunsøe Biler, Strandboulevarden 122 på Øster-

bro til morgenmad. Via Peugeot på Bistrupvej i Birkerød ender vi på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør, hvor Jes Pedersen viser os rundt på museet og i magasinet. Fortæring er gratis men entre på museet - 25 kr. - skal afholdes af deltagerne. Der er tilmeldingsfrist fredag den 15. august 1997, men hvis I allerede nu ved at I vil deltage, må I gerne melde

til snarest. Tilmelding kan ske på telefon, post eller e-mail til undertegnede.

Onsdag den 24. september 1997, kl. 19. Klubaften. Vi mødes på parkeringspladsen ved Dragørs Gl. Havn, og kører herefter til St. Magleby og besøger Søren Lund og hans samling af Peugeot-biler og andre klassiske køretøjer.

Claus Sonne Linnedal



IKEA LØBET

torsdag den
26.
juni



SAAB: Thorvald Andersen / ZEPHYR: Fritz Friederiksen

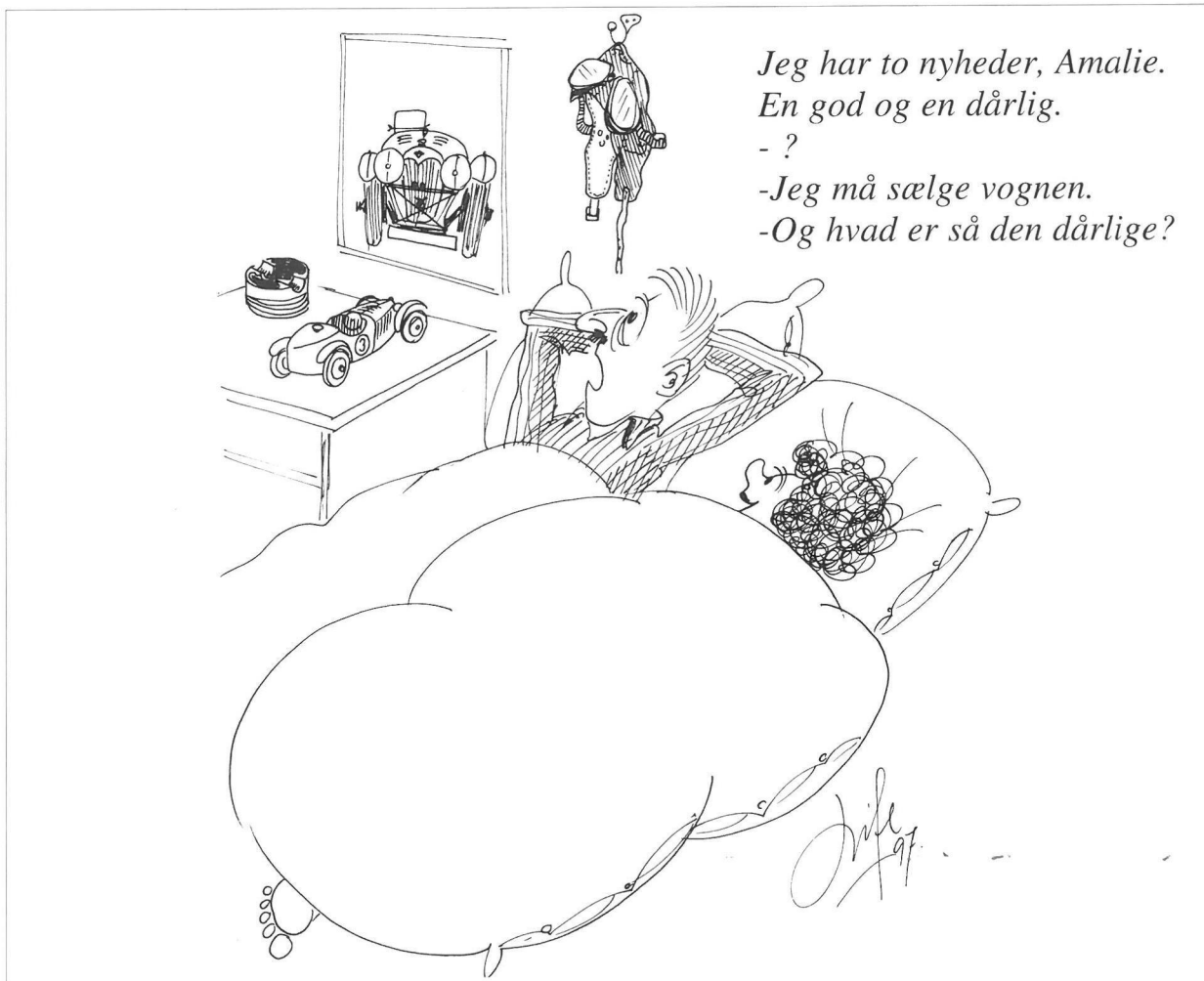
Vi startede fra Ikea Høje Tåstrup i fint vejr, men det trak hurtigt sammen til regn, ja til kraftige byger. Derfor var der kun mødt ca. 32 biler - mod normalt 40-50 biler, men de som ikke mødte op snød sig selv for en smuk tur ned

gennem Østsjælland, ad små veje gennem hyggelige landsbyer til Stevns, hvor vi sluttede på Handicap Højskolen Elverhøj i Klippinge. 26 vogne gennemførte, heraf 3 åbne sportsvogne, og de 10 spørgsmål, som de fleste syntes

var svære, var alle taget fra Veteran Tidende årgang 1996, så fremover husker de at læse vores blad godt igennem!

Alle de fremmødte var enige om, det var en god tur, på trods af vejret.

Henning og Kai



*Jeg har to nyheder, Amalie.
En god og en dårlig.*

- ?

-Jeg må sælge vognen.

-Og hvad er så den dårlige?

„Du danske sommer, jeg elsker dig, skønt du så ofte har sveget mig ...“.
 Sådan skrev Thøger Larsen i 1923, så sig ikke at somrene var bedre da bilerne var unge.
 Til Vitus Bering Løbet d. 14. juni blev vi ikke sveget - vi havde dejlig dansk sommervejr
 indtil 18-tiden. Men da var bilerne i hus og kørere og kortlæsere satte sig tilrette
 på Jørgensens Hotel i Horsens.

Vitus Bering Løbet

De 60 deltagende biler blev linet op til start på Horsens Søndergade, der er Danmarks bredeste gågade. Den vestlige del, hvor bilerne blev parkeret front mod front, måler 150 x 30 meter og har nærmest karakter af en plads. Ved premiere-løbet i 1995 startede man fra Rådhusstorvet, men Søndergade er en flottere løsning - lad os fastholde den i 1999.

Horsens Kommune bød på morgenkaffe og borgmester-velkomst i Rådhusets kantine inden start.

Ved starten kommenterede løbets tilrettelægger Poul Suhr de enkelte biler i højtaler for de mange tilskuere. Bl.a. fik han forklaret hvorfor en fire-dørs åben Ford er en Phaeton og ikke en Touring, det var alene fordi Henry Ford ikke ville bruge den karrosseribetegnelse som andre bilfabrikanter brugte. Ford ville heller ik-

ke bruge sekscylindrede motorer, så da Model A's tid var omme overgik man til ottecylindrede. Først efter Fords død i 1947 konstruerede man six'er. Sådan fik publikum nogle bemærkninger om hver enkelt bil.

Ruten var lagt i Horsens vestlige opland med passage af den Jyske Højderyg, i løbet af eftermiddagen nåede vi Ejer Bavnehøj 173 meter over havet. Turen var 60 km, passende, så er der tid til at lade op undevejs.

Frokoststoppet var henlagt til god-

set Julianelyst, hvor godsejer Koed Jørgensen havde ryddet og ren-gjort en ladebygning til perfektion - ikke et halmstrå eller spindelvæv var at se. Her havde løbsledelsen sørget for pølsebord, vel assisteret af mange hjælpere.

Vi sluttede hvor vi begyndte: på Søndergade. Her ligger byens gamle hotel, indrettet i Det Lichtenbergske Palæ, og det var en ganske passende ramme for en festlig afslutning med en god middag.

Tak til klubbens allestedsnærværende formand, Poul Suhr og fru Ninna for en dejlig dag. Tak til de mange sponsorer, der gjorde deltagelsen økonomisk behagelig. Tak til de mange hjælpere, der fik det til at glide - i OK olie.

P. E. Hansen



En rigtig veteranbil var start nr. 1, familien Hebgaards Bugatti 1911 kører gennem byporten ud på ruten.



Det østjyske Fællesskue og Vitus Bering Løbet blev afviklet samme dag, derfor opbudet af levende hestekræfter medens bilerne præsenteres inden start.



Julianelysts hovedbygning som den ideelle baggrund for bilerne ved frokoststoppet.



FORD V8 TRÆF PINSEN 97

Så blev det Danmarks tur til at afvikle skandinavisk FORD V8 træf. Denne gang var træffet henlagt til Haslev Seminarium, hvor vi havde fået lov til at låne kantine, køkken og festsal. Overnatning foregik 500 m derfra på Haslev kursushotel og den udvidede høj-skole. Der kom 86 deltagere fra Norge, Sverige, Tyskland, Holland og Danmark - 40 biler ialt.

Der var mange fine restaurerede V8-ere og en del urestaurerede, hvilket især i Norge og Sverige er fuldt ud accepteret. Faktisk går den nye trend i retning af at restaurere motor, gearkasse, chassisramme, fortøj og bagtøj, for derefter at påmontere karrosseriet i den stand det er, inklusive det gamle interiør, evt. sat op på nyt pap og nye fjedre i sæderne.

Lørdag morgen var alle deltagere friske og glade, og klar til at køre løb i det herlige forårsvejr. Selve turen gik via Ford i Haslev, gennem den nyudsprungne bøgeskov ved Villa

Galina til Rosendal Gods, hvor der blev spist frokost. Derefter fortsatte turen gennem Fakse til Bregentved Gods, hvor eftermiddagskaffen blev indtaget. Undervejs var der sjove opgaver for deltagerne at løse.

Præmieuddelingen foregik ved festmiddagen om aftenen, og der blev uddelt mange flotte præmier. 1., 2. og 3. præmie for opgaverne i selve løbet. Flotteste bil blev valgt til at være en 1934 3w coupé tilhørende Sven Rådström

fra Sverige, og bedste urestaurerede bil blev valgt til at være Arne Cederbergs 1932 roadster.

Arne Jakobsen fra Højby havde forsøgt at få klargjort sin 1933 sedan til kl 0400 om morgenen, men det lykkedes desværre ikke for ham at blive færdig. Fra Sverige kom en familie i en 1932 Phaeton, som hverken havde fået monteret kølerhjul, indtræk eller kaleche - begge parter fik tildelt præmie for at udvise god V8 spirit.

Efter præmieuddelingen blev der snakket, festet og danset, og næste formiddag var det tid til at takke af for en dejlig weekend.

Næste år er det Norges tur til at arrangere FORD V8 træf, og de har allerede nu planlagt det til at foregå i Rørås 31/7 - 2/8 1998.

Med venlig hilsen

Birger Blakø
P. Petersens Allé 41
2791 Dragør



Undertegnede sender startnr. 12 afsted.



1. præmie flotteste restaurering. Sven Rådström 1934 3 windows coupé.



Frokost på Rosendahl Gods.



Foto: Ole Lauritsen

Ishockey, golf og gamle biler

To mænd med gamle biler som een af flere fælles interesser. Andre interesser er golf og ishockey. Pagh Mørup, i midten, er personlig sponsor for den finske ishockey-stjernespiller Petri Skriko, og her er de sammen med gårdhunden Bobi og en smuk Singer sportsvogn på Sindinggård. De månedlige veteranbilklubmøder finder sted i portbygningen i baggrunden.

På tværs af nationalitet, sprog og alder knytter den fælles bilinteresse to interessante personer sammen på de midt- og vestjyske bilfolks mødested ved Herning

Af Gorm Albrechtsen

En gang om måneden rykker midt- og vestjyske veteranbilentusiaster ind i portfløjen på den gamle, smukt restaurerede herregård Sindinggård nord for Herning. Her er der klublokaler for veteranbilfolkene, og her bliver der snakket biler, biler og gamle biler.

En af dem der gerne kigger ind er fabrikant Pagh Mørup, der bor på stedet, og det hører med til de faste ritualer, at hele flokken lige slår et slag om garagen for at se, om der er kommet nye køretøjer til eller for at se hvilke, der kan forventes klar hvornår. Det er godt med faste traditioner, og een af dem er blevet Sindinggård som mødested.

Når fabrikanten er træt af dagens forhandlinger om produktion og store ordrer, venter golf og køller - eller en tur i en af de gamle bi-

ler. Når sportsmanden lægger skøjter og stav tilside, er det også golfsportens glæder der venter. Hernings fremmeste repræsentant for ishockeysporten, finnen Petri Skriko, synes at golf er sagen i fritiden.

Trods forskelligheder i alder, job, nationalitet og sprog knytter flere ting de to nævnte personer sammen. Først og fremmest interessen for ishockeysporten, hvor Pagh Mørup er personlig sponsor for Petri Skriko. Men de har også til fælles at de begge har is i maven, når det rigtig gælder. Og så er der endnu et fælles træk - de er begge bidt af en gammel bil.

Ingen tabere

Fra stuevinduerne i den næsten 600 år gamle Sindinggård kan Pagh Mørup ikke blot se nogle af sine dejlige gamle biler. Han kan også kigge ud på sin egen private golfbane. Han kan snuppe sin topersoners golfbil, akkurat som man ser det på amerikanske tv-serier. Det er rart at have egen herregård og egen golfbane. Men den landskendte børnetøjsfabrikant er ikke meget for at snakke om den

ting. Med vestjysk beskedenhed siger han, at det let kan opfattes som pral, men i virkeligheden er det en god forretning.

Jeg kan invitere en forretningsforbindelse på et slag golf. Vi kan stille og roligt gå banen rundt og selv bestemme om - eller hvor meget der skal snakkes. Er gæsten nybegynder, kan vi lave regler, så ingen føler sig som taber, og hvis vi vil snakke forretning kan vi gøre det ganske ugenert.

Da jeg i sin tid lavede en lille golfbane uden for fabrikken i Aulum, fik jeg presseomtale, der var millioner værd. De skrev at jeg havde landets mindste golfbane, men verdens største klubhus.

God konkurrencesport

Petri Skriko synes at golf minder lidt om livet selv: Slag på slag, og så ender det hele nede i hullet! Jeg spiller masser af golf om sommeren og hygger mig med det. Golf er et anderledes spil og en god konkurrencesport.

Men hvordan er det så med ishockey. Ja, her er fabrikanten og spilleren også enige, næppe overraskende.



Petri Skriko bekender åbent: Jeg elsker ishockey. Det er hele mit liv, og jeg er god til det. Men han siger også, at den sport kræver en masse til gengæld. Det er ikke bare arbejde. Det er hårdt arbejde, og der er masser af det. Som Pagh Mørup passer sit firma, passer jeg min krop. Det her er business, og kroppen er min boss, så jeg plejer den.

Pagh Mørup har det rigtig godt med at være sponsor for den finske spiller. Det er en pragtfuld sport, og Herning har et superhold, som jeg er stolt af. Det må godt koste noget, og jeg synes at erhvervslivet har en slags pligt til at medvirke til at sporten har det godt. Han er formentlig den eneste virksomhedsleder, der er sluppet godt fra at indkalde til et bestyrelsesmøde og så afbryde det og invitere hele bestyrelsen til ishockey. De så da ud til at nyde det, siger han.

De gamle biler

De to kampfæller nyder selv synet af en flot bil. Pagh Mørup har som nævnt sin egen lille samling, og den går han højt op i. Petri Skriko bekender kulør, og indrømmer, at han også er vild med gamle biler. De to er enige om, at man aldrig bliver for voksen eller for gammel til at anerkende skønheden i en gammel bil. Petri Skriko har sin egen store kærlighed på fire hjul stående og vente på sig i Vancouver. Man må gå ud fra, at det forhold er clearet med fru Pia - ellers er der grund til jalousi. For han haler straks fotos frem, og viser billeder - ikke af hustru og barn - men af en smuk Mercedes-Benz 280 SL fra 1969.

Den er totalt restaureret og står nøgleklar og venter på, at vi engang beslutter os til at hente den, siger han. Det var for dyrt at tage bilen med til Danmark, og der er nok også noget med det danske

klima, som ikke just er det bedste i verden for gamle biler. De har det med at dø af rust, hvis de ikke bliver puslet om i alle ender og kanter.

Det er slet ikke så ringe endda, det der med bilerne, synes Pagh Mørup, og fortæller, at de gamle biler giver ham stor personlig glæde. Det er heller ikke så dyrt som man måske ville tro. I modsætning til nyere biler bliver de gamle jo mere værd med årene. Og så bliver man så let, glad og afstresset, når man sætter sig bag rattet i en gammel bil, siger de to samstemmende.

Uanset om det er en lille, ydmyg Bedstemor And-bil eller en stor, åben sportsvogn oplever de begge det helt utrolige, at alle smiler og vinker til én i trafikken. Det er en dejlig oplevelse, som næsten kun overgås af de oplevelser som Petri Skriko og Pagh Mørup møder i sportens verden.

INDFLYDELSE ELLER HVAD ?....

I juli nummeret af VT filosofere vort bestyrelsesmedlem Claus Neble over det fænomen at vi med over 3000 medlemmer kun kan mønstre et generalforsamlingsfremmøde på 18 medlemmer. Hvad er der galt eller er der ikke noget galt spørger Claus, og fortsætter; Er det bare en tendens at overlade arbejdet til de andre, eller gør klubbens ledelse en fejl, siden det er sådan ?

Jeg skal ikke her komme med et orakelsvar på Claus's spørgsmål, men blot filosofere lidt videre over det ikke ganske uvæsentlige spørgsmål.

Tager vi et lille historisk tilbageblik, ser man en ganske interessant tendens. Fremmødet på generalforsamlingen i % er omvendt proportionalt med stigningen i medlemstal. Også fremmødet i faktiske tal er reelt faldende.

Er det en tendens i DVK eller ser vi paralleller i det omgivende samfund. Ikke uinteressant kan vi se en parallel i det politiske liv, hvor færre og færre deltager aktivt i po-

litiske møder og i vælgerforeninger.

På den baggrund kan vi måske opstille den tese at der i vort samfund er en stigende tendens til reel tilfredshed med samfundet og de vilkår den enkelte og gruppen tilbydes, hvorfor vi ikke har trængende behov for at yde en aktiv indflydelse, på den politiske ledelse.

Kan vi overføre dette til DVK ? Ja, det er der visse tegn på.

For det første er der den generelle indflydelse fra samfundet. Dernæst kan vi se, at når ledelsen i klubben fungerer er der ikke det store incitament til at blande sig (møde op til generalforsamlingen). Fremmødet et enkelt år understøtter klart dette.

Det man som medlem generelt ønsker af sin klub, er ikke at påvirke ledelsen, men at nyde de tilbud som medlemskabet byder på.

Claus bemærker at både mødedeltagelse og interesse for aktivt at deltage i aktiviteter er stigende. Ud fra disse to forhold vil det ikke være helt ukorrekt at konkludere:

Der er ikke noget galt.

DVK og dens bestyrelse fungerer generelt godt, så godt at medlemmerne ikke føler der er løbende behov for at blande sig på generalforsamlingen, men i stigende grad koncentrerer sig om at bruge og nyde DVK's medlemsfordele.

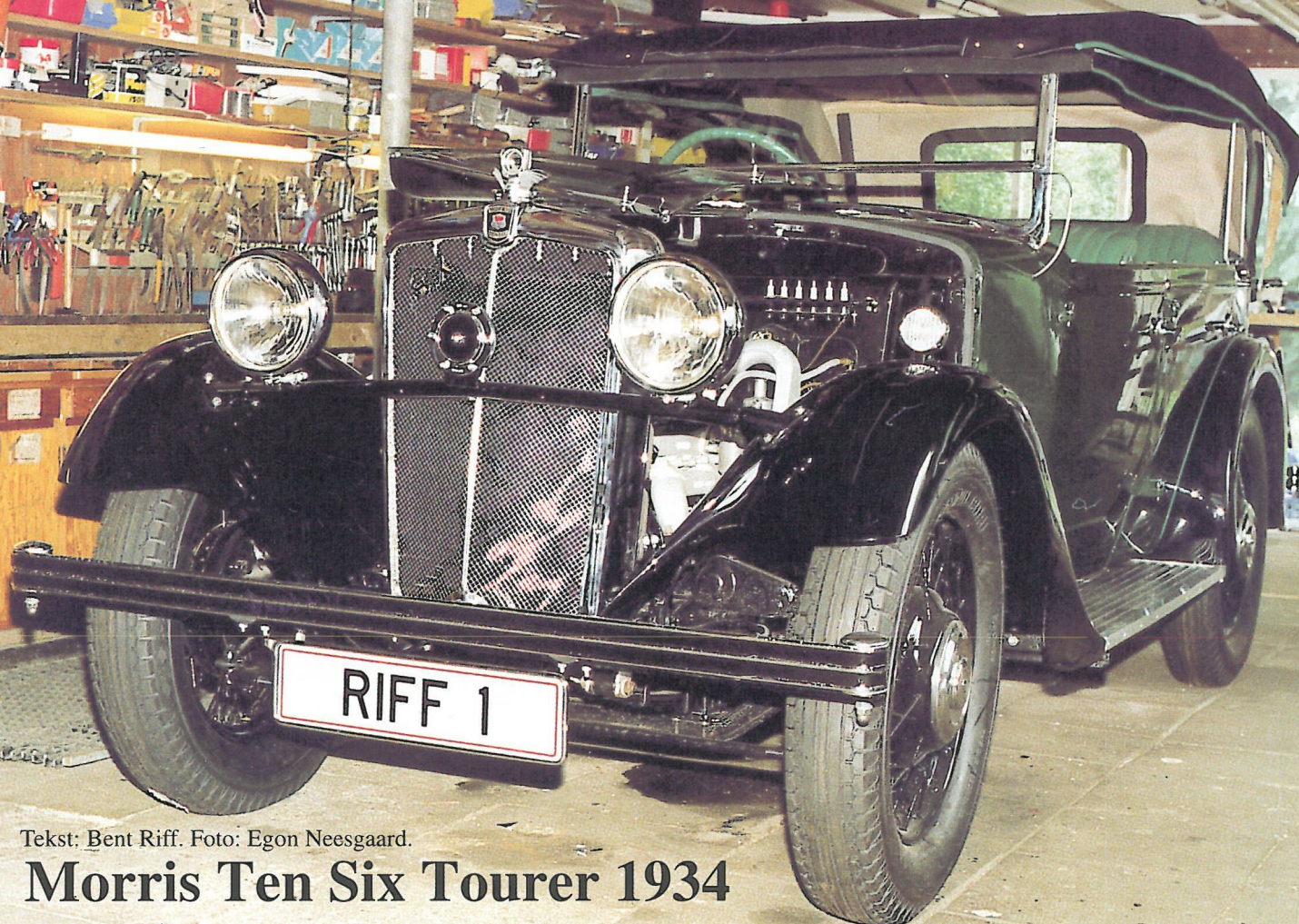
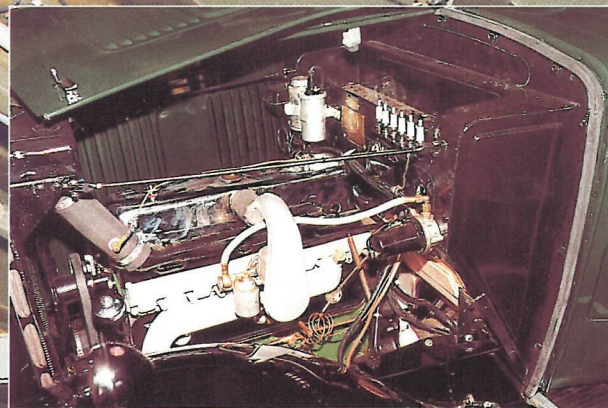
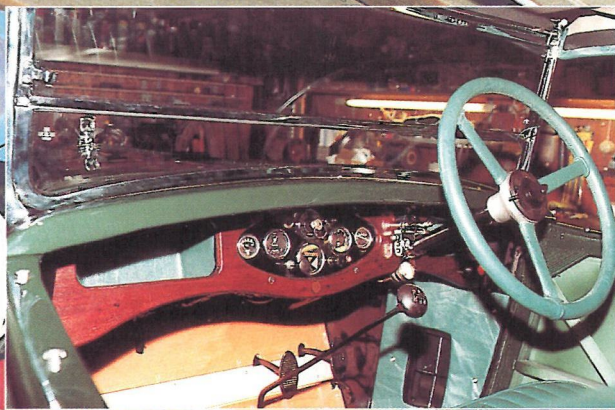
Men alligevel er det på en eller anden måde lidt skuffende at ikke flere medlemmer finder vej til den årlige generalforsamling.

Ser jeg på andre klubber som jeg er medlem af, er generalforsamlingen også anledning til et mere socialt samvær, med f.eks. en god frokost m.m. Så ønsker vi i DVK et større fremmøde på generalforsamlingen, er det måske vejen frem.

Det kunne vel sagtens heller ikke skade, at vi reklamerede lidt for generalforsamlingen med en pæn og fyldig førortale, udover den officielle indkaldelse, samt løbende over året informerede fra bestyrelsesmøderne.

Steffen Frølich

Månedens køretøj



Tekst: Bent Riff. Foto: Egon Neesgaard.

Morris Ten Six Tourer 1934



Omkring året 1986 skete der mange ting i det danske Morris Register. Flere Morris Ten Six Special biler kom til landet efter en inspirerende veterantur til England.

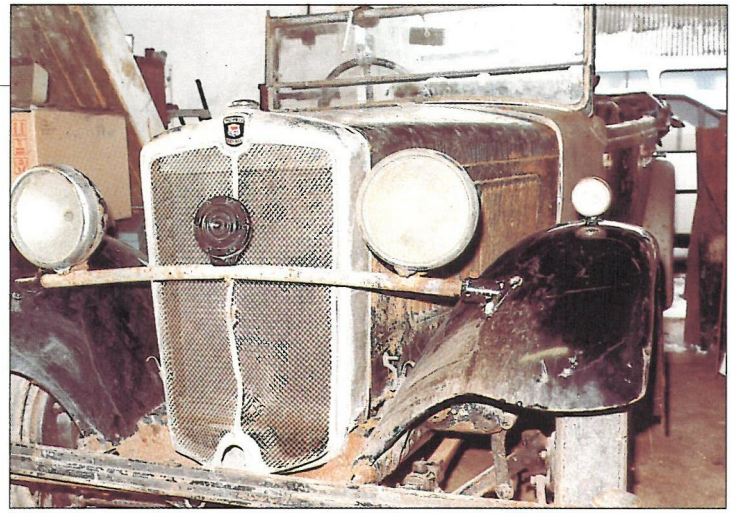
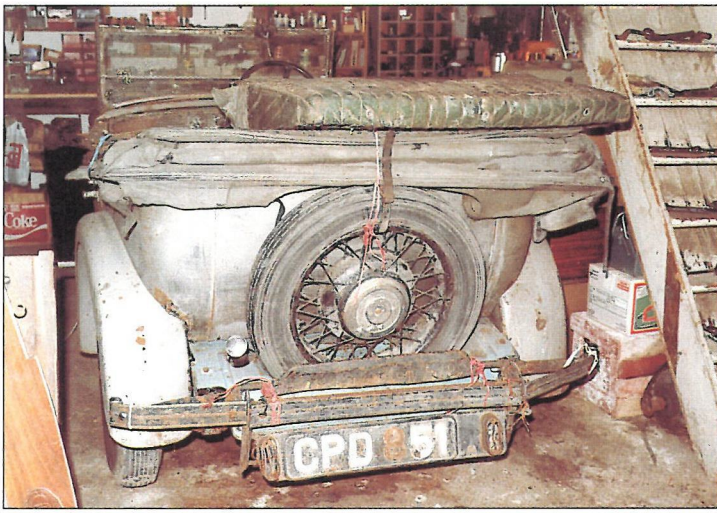
Resultatet af ønsket om også at eje en sådan bil blev at et medlem af Morris Registret sendte bud til Morris-landet efter sådan et eksemplar.

Stor var overraskelsen da bilen landede i Danmark, og det viste sig at være en Morris Ten Six

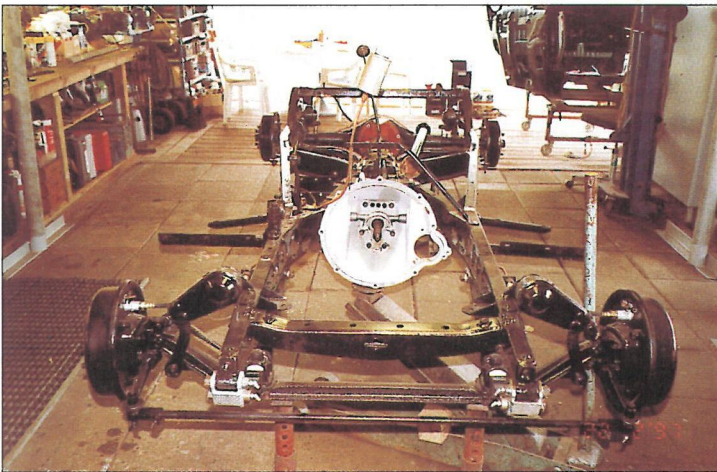
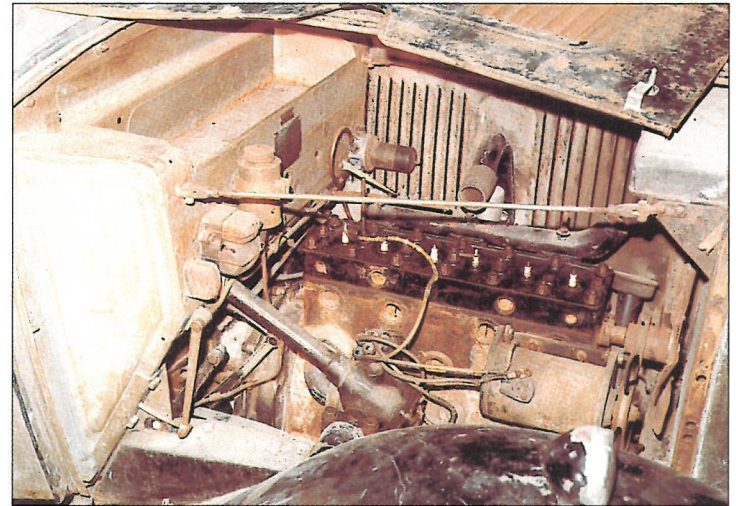
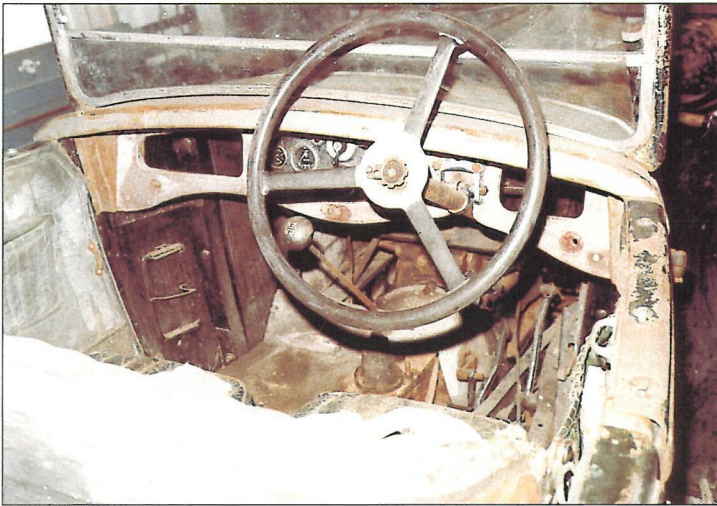
Tourer 1934. Sådan en kendte vi ikke herhjemme. Den blev gemt godt væk i ca. 10 år af den nuværende ejer. I 1995 blev Morris'en skilt ad da det viste sig at der gentagne gange var interesse for at få Morris'en hjem til England igen.

Morris Ten Six Tourer 1934 findes kun i dette ene eksemplar i Danmark, og højst 2 i England.

Nu i juli måned 1997 står vognen klar til at blive indregistreret. Morris'en har undergået en stor forvandling, og resultatet er pænt.

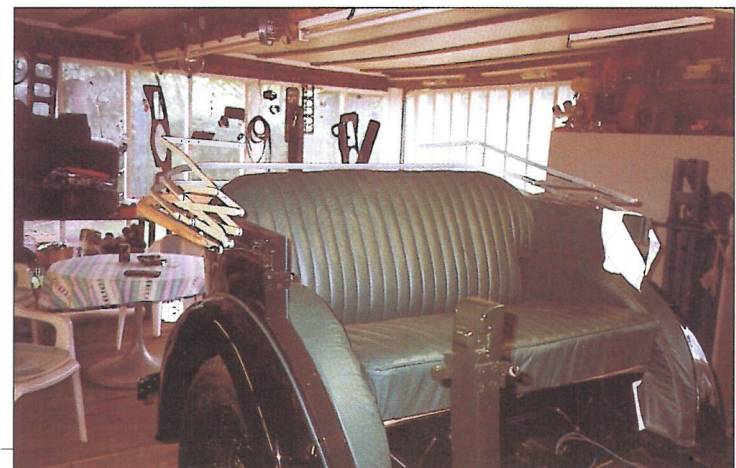


Bilen før restaureringen.



Undervognen set forfra efter restaurering og maling.

Under samlingen.



Karrosseriet efter maling. Bemærk det nysyede lædersæde.

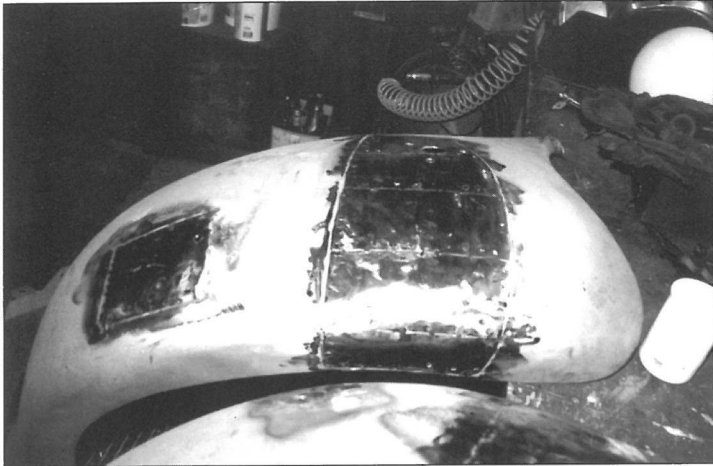
Det flotte læderinteriør.



Ten Six'en på vej til restaurering.



Vognen er ved at blive adskilt.



Forskærme efter isvejsning af nye pladestykker.



Instrumentbord inden restaurering.



Lygter m.m. klar til forkromning.



Andre ting klar til forkromning.

Historien om restaureringen.

Først må man sige, at det ikke er et projekt man starter på som den første veteranbil man restaurerer. Bilen var i meget dårlig stand, så kun ganske få dele har ikke været igennem specialbehandling.

Bilen blev totalt adskilt og gennemfotograferet i alle detaljer. Der blev sendt bud til England om stumper de evt. kunne hjælpe med. Det har krævet mange kontakter i England for at gennemføre sådan et projekt.

Motoren har gennemgået en meget stor renovering. Den var helt slidt op og meget rusten.

Helge Olsen Slagelse Cylinderservice har brugt mange timer på at restaurere motoren, da vi var interesseret i at det var den rigtige motor der hører til vognen. Det er jo herligt at høre en 6 cylindret rækkemotor gå pænt.

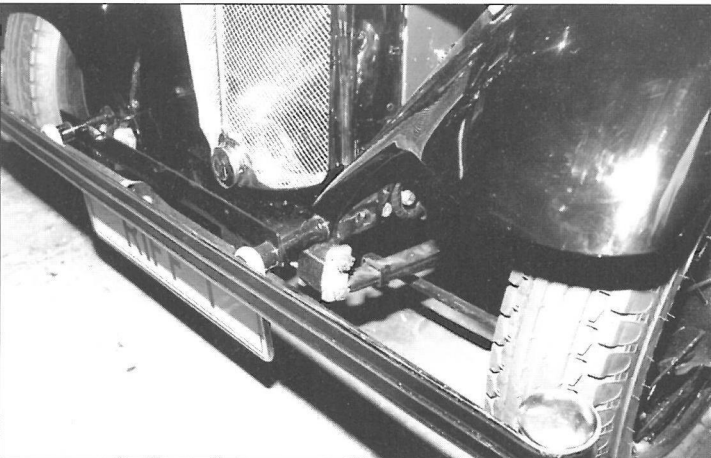
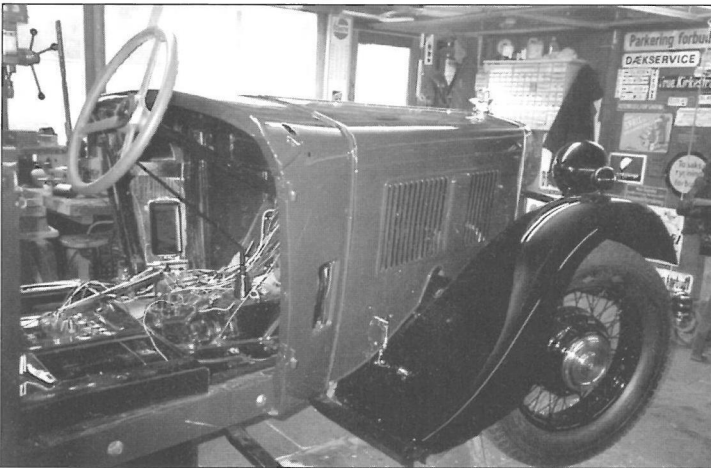
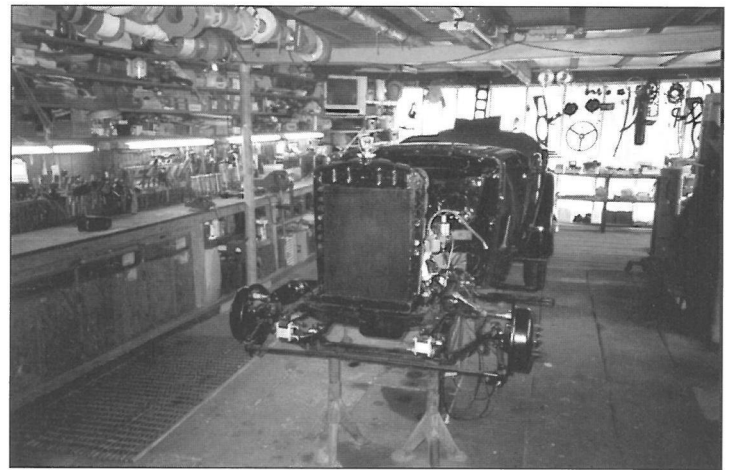
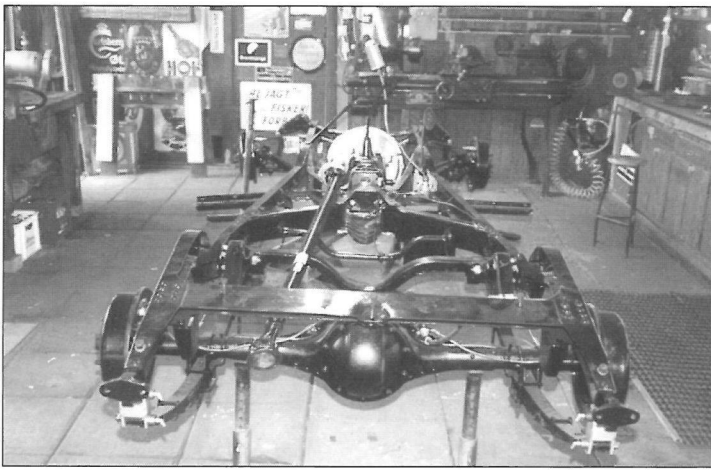
Det har været meget svært at skaffe dele til motoren, da der er meget få af dem. De blev kun produceret i 2 år, 1934 og 1935.

Bilens køreegenskaber ser vi meget frem til.

Den har 4 gear med blød tilkobling via oliebadskobling som giver en blød igangsætning, og der er en behagelig kørestilling med god plads til arme og ben og en passende marchfart på 70 - 80 km i timen.

Sjove detaljer ved Morris'en.

Vippeparaboler i forlygterne d.v.s. hele parabolen vipper til kort lys ved hjælp af et relæ.



Ten Six'en i samlefasen

Motometer på kølertop der viser temperaturen i kølevandet.
 Bagagebærer der totalt indgår i bagkofanger så den ikke ses.
 Vognens elanlæg er solidt og rigtigt lavet. Alt er lavet så Morris'en kan klare sig på langture og i dårligt vejrlig, hvilket ikke er så dårligt da Morris'entusiastene har for vane at tage udenlands på ferier, og ikke går af vejen for lidt strabadser.

Tekniske data på bilen

Ten, six-cylinder

Engine on standard chassis for 1934 season, type 'RA'. 1935 chassis, 'RD'. On the special chassis for 1934, type 'RB'; 1935 models 'RF'. Side-valve, 57mm bore x 90mm stroke, 1,378cc. 12hp. Domed pistons. Cooling system by thermo-syphon except on 'RF' engine which had water pump.

Cork-insert clutch running in oil. Rear mounted petrol tank using SU Petrolift to chassis 24987; later models fitted with SU petrol pump. Four-speed gearbox with synchromesh on top and thlrđ (remote control lever on special models), SU carburetter (twin on special). Tyres for 1934 models were 4.50-19 on 2.5in X 19in Magna wire wheels (4.75-19 tyres on special). 1935 models had 4.75-18 tyres on 3.0in X 18in Magna wire wheels. (Except some export models with disc. Export size tyres 5.75-16 on 3.5 inX 16in wheels.)

Lockheed hydraulic brakes. Rear axle ratio 5.55: 1.

STYRKEPRØVEN PÅ BORNHOLM

22. - 25. MAJ 1997



Ole Hermansen og frue hjemmevant på de bornholmske veje i en Belsize fra 1911.

Det er en enestående oplevelse at se 32 biler fra før 1925 linet op side om side med motorerne i gang, klar til at køre ud på det skønne Bornholm. Oven i købet i strålende solskin.

Dette store DVK arrangement med deltagere fra Norge, Sverige, England og Danmark var tilrettelagt og ledet af Ole Lambrecht, bistået af mange frivillige hjælpere, der hver især sørgede for at vi alle kunne finde rundt på øen.

STATOIL sponsorerede med et stort beløb. Det er jo efterhånden svært at finde sponsorer til de mange løb, der køres hvert år.

Mange af bilerne kom på egne hjul til vort mødested, det velbeliggen- de Hotel Abildgård i Sandkås. Den engelske deltager, Brian Firth, var i sin Calcott fra 1914 kørt fra Gøteborg til Ystad for at deltage

Der kørtes etaper hver dag, også

på selve ankomstdagen, men det længste var dog om lørdagen, hvor vi kørte ikke mindre end 94 km. (plus evt. omveje). Det er langt for en bil fra 1903. Samme Lør- dag aften var der festmiddag, hvor der blev holdt taler af bl. a. vor formand, Poul Suhr, der var fløjet til Bornholm om eftermiddagen sammen med sin kone. Formanden lovede, at når Danmark igen om 3 år skal stå for Styrkeprøven, vil Jylland være et muligt ud- gangspunkt.

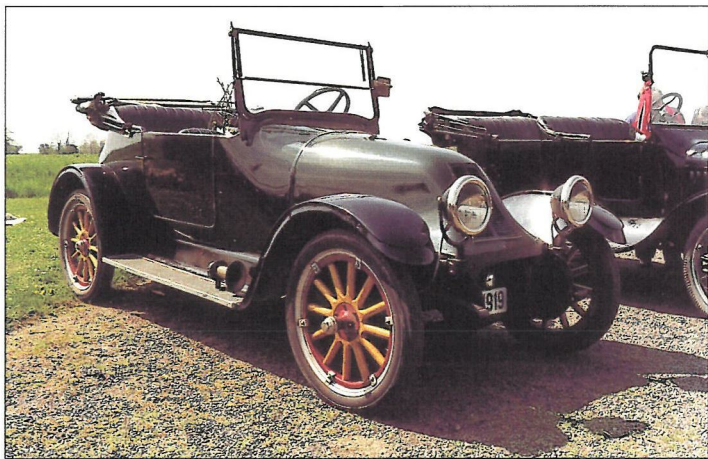
Søndag den 25. kørtes sidste tur, der sluttede med frokost i Ole Hermansens museum i Åkirkeby. Museet er spækket med rariteter foruden de mange biler, af hvilke der er flere sjældenheder. Ved museet var der rejst et stort telt til os spisende gæster.

Efter plakette- og præmieuddelin- gen skiltes vore veje, og Styrke- prøven på Bornholm kunne beteg- nes som en succes.

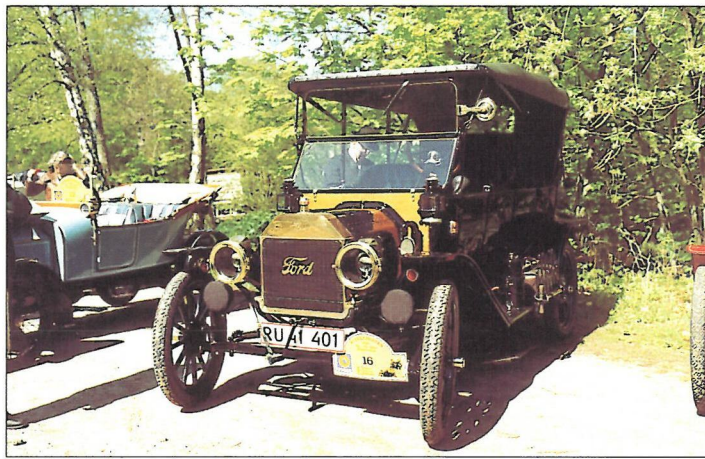
Egon Neesgaard.



DRI Trafikma- gaset Køreklar filmede hele løbet. Her går det ud over DVK's Swift, der havde lidt problemer med karburator og bremseser.



Den luftkølede Franklin fra 1919 kom fra Sverige.



Denne Ford T 1914, tilhørende Poul Tholstrup, kom helt fra Rudkøbing på Langeland.



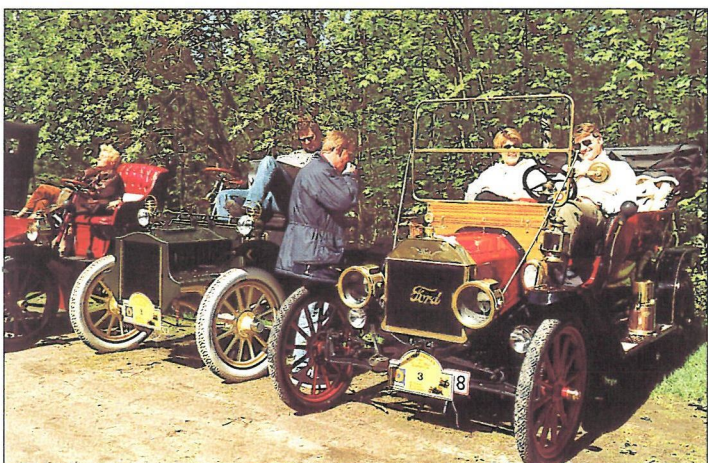
Unge og gamle hjalp til alle 4 dage. Til Højre ses Lily og Ole Lambrecht..



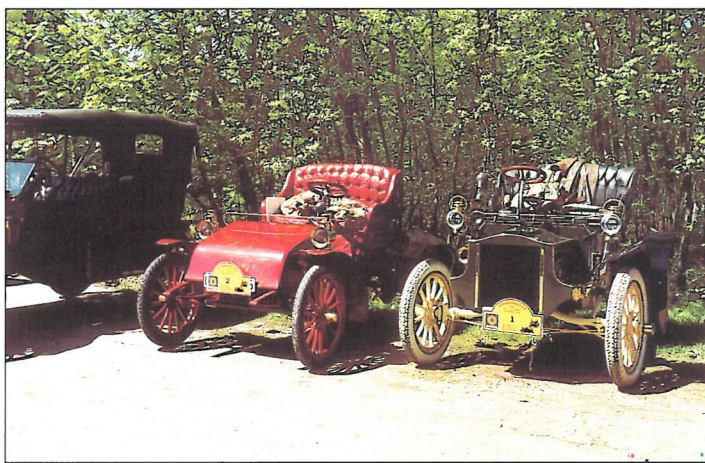
International 1911 kom fra Norge. Den var til tider ikke meget samarbejdsvillig, men klarede turen.



Den lille 2 cylindrede Calcott årg. 1914 fra England.



3. ældste deltager: Lis Jacobsens Ford T 1910, ført af sønnen Henrik.



De to ældste. Nr. 1 er en Cadillac 1904 fra Norge. Nr. 2 er en US Longdistance 1903 fra Sverige. Man aner allerede Cadillac'ens senere karakteristiske motorhjelm.

DVK's historie

Hvad der stod i medlemsbladene

Maj 1959: En længere artikel om Ballot 2LTS som da var blevet købt af førnævnte medlem. På medlemsmødet 2. juni (det nummer af BhT må altså også have været forsinket!) tilbød en gæst sin 1931 Hudson Boattail Speedster. Blandt de biler som forøvrigt var annonceret i bladet var en Sunbeam, ikke den tidligere omtalte men en 1924 14/40 2-liters cabriolet med klapsæde. Meget for sømt. Den overlevede næppe. Endvidere to Rolls-Roycer: Silver Ghost 1922 cabriolet, den som nu, med sit tredje karrosseri, tilhører Q8 (blev dengang købt af Vagn Jensen), og 1931 Phantom II Continental cabriolet, som var sat til salg af sin mangeårige ejer, direktøren for telefonfabrikken Automatic Erik Nyegård. Blev købt af Øelund og endte mange år senere i USA. Sådan gik det allerede dengang med den sjældne Hudson Speedster, og det vakte stor diskussion og fortørrelse - men hvorfor kunne den ikke afsættes herhjemme? Nu ville det være en opgave for en af de mange som indfører biler fra Amerika at bringe den tilbage. Selv om det nok bliver svært, det vides at den skiftede ejer så sent som sidste år.

Juli 1959: Kølerens æstetik var emne for redaktørens betragtninger og en dansk instruktionsbog til en Olds 1902 blev anmeldt. Eller brugsanvisning, som den var kaldet. „Man skal aldrig sende Bud efter en saakaldt Sagkyndig. Vi kender den Slags Sagkyndige. Send hellere Bud efter en G a s m o t o r m a n d.“ Alt i alt et opmuntrende og instruktivt værk, konkluderede redaktionen.

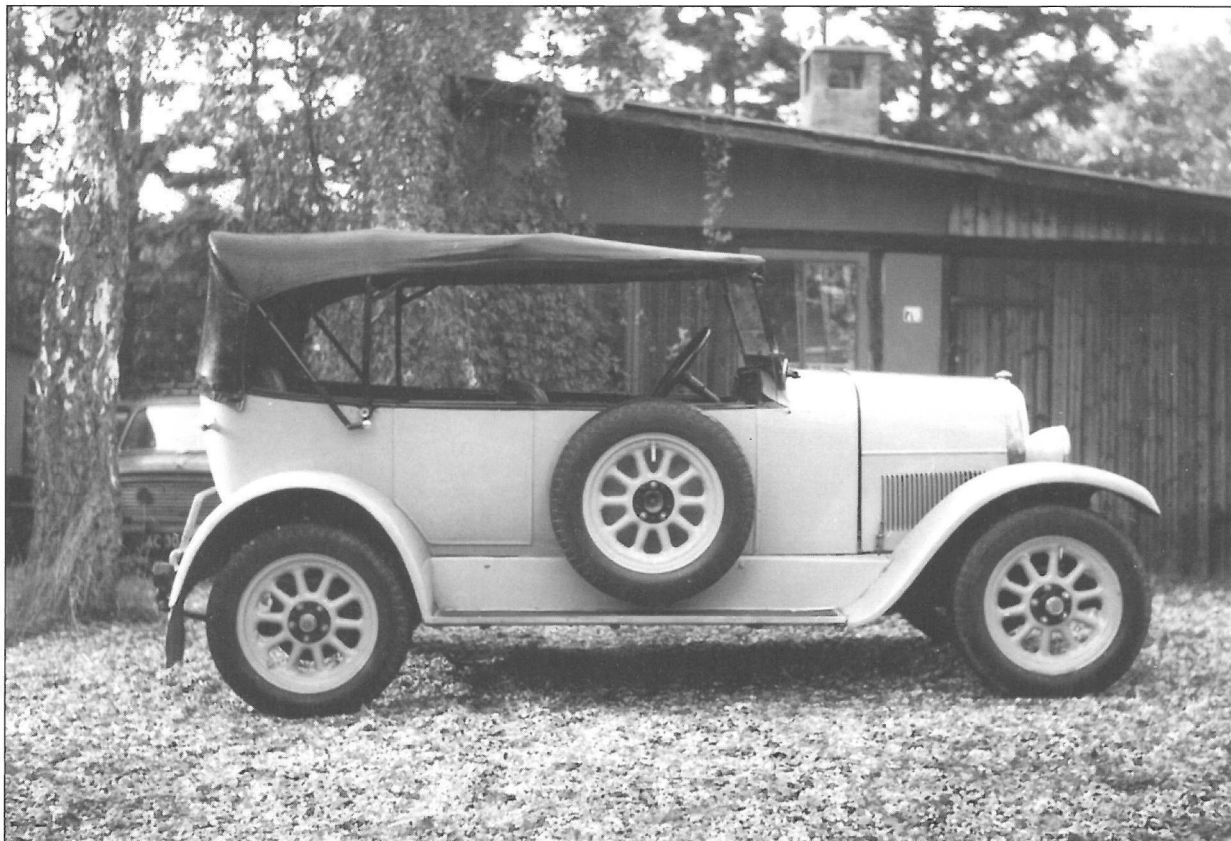
August 1959: Medlem nr. 1, professor, dr. techn. Georg Weber, var afgået ved døden og fik mindeord af O.T. Neel, der havde gjort

ham til medstifter, bestyrelsesmedlem og en slags æresmedlem allerede ved klubbens stiftelse. Neel oplyste at pga. Webers tilbageholdende væsen og gennem flere år vaklende helbred havde DVK's medlemmer aldrig lært ham at kende. Til Webers fortjener hørte hans utrættelige arbejde for Danmarks Tekniske Museum, som endnu befandt sig i diverse lagerlokaler. I dag kan man på Ole Rømersvej se hans egen Austin Seven udstillet. Irene og Georg Christiansen har stadig deres imponante Packard 8 1924 7-pers. phaëton. I august-nummeret 1959 af BhT kunne man læse om deres erhvervelse af denne vogn. Nummeret indeholdt endvidere formandens meddelelse om at Raben-Levetzau havde fuldført restaureringen af den Rolls-Royce, hvis tilsynekomst på Beldringe gav stødet til oprettelsen af veteranbilmuseet på Ålholm. Der blev ikke sat spørgsmålstejn ved baronens oplysning om at den havde tilhørt hans far og ej heller løftet et øjenbryn over at den allerede på det tidspunkt i nogen grad havde skiftet udseende. Den blev tværtimod kaldt „sjælden original“. Læs ellers sandheden om vognen i BhT 100/1989 side 14 til 20.

Scandinavian Veteran Rally 1959 blev afviklet i samarbejde med KDAK, Politiken og vore skandinaviske søsterklubber, hvis formænd Øystein Bertheau og Curt Borgenstam sammen med Bent Mackeprang og en repræsentant for KDAK, ingeniør Svend Witzansky, udførte vognkontrollen på Christiansborg Ridebane. Man bemærker at den siden så kendte og nu savnede Axel Japp sammen med Witzansky havde æren for den meget roste tilrette-

læggelse. Det var en stor begivenhed med mange udenlandske deltagere og redaktør Jens Nielsen lod sig befordre i hollænderen Herm. Geesinks 1921 Hispano-Suiza brougham-cabriolet fra Saoutchik i Paris til startstedet ved Eremitage-Slottet i Dyrehaven. Tidligere tilhørt Prins Hendrik af Holland og med 37.000 km på tælleren. Danmarks motorprins, Hans Kongelige Højhed Prins Axel, Kardan-Axel kaldet, sendte vognene afsted. Trods den skarpe konkurrence mente Jens Nielsen at Ry Andersens Germain burde have haft førsteprisen for restaurering og originalitet - hvis der havde været nogen, men det var der ikke. Han var også godt tilfreds med en hollandsk Ford T 1918, fordi den „som den eneste bil af denne type i løbet var helt sanddrueligt restaureret. Næsten altid bliver Ford T'erne overrestaureret.“ Det var et ganske langt løb for de tildels meget gamle biler, der var mellemstation med spisning i Esrum og på Charlottenlund Traverbane manøvreprøver og afsluttende banket med cand. jur. J.D. Scheel som toastmaster.

På klubmødet 15. oktober 1959 meddelte Jens Nielsen at han ikke fortsat kunne afse tid til at redigere Bilhistorisk Tidsskrift og der nedsattes en redaktionskomité bestående af magister C.E. „Krølle“ Andersen som ansvarshavende redaktør, H.J. Beier, Georg Christiansen, H.C. Rasmussen og Sestoft. Næste nummer var dateret november 1959 og var for første gang med limet ryg og fotografiske illustrationer i en slags kontor-offset. Teksten var stadig duplikeret, men nu i blå! Nummeret oplyste at DVK som depot havde fået overladt den bekendte Na-



Sådan så den FIAT 501 1923 ud, som skiftede ejer i 1960. Moderniseret med sænket kaleche og nedsavede hjul - og malet ensfarvet. Men i så god stand at køberen, Henning Johansen, havde den som brugsvogn i 5 år derefter. Den var altså i daglig brug fra april 1923 til 1965, kun afbrudt af opklodsningen under krigen. Og dermed får så mine læsere et billede i hel figur af Deres Ærbødiges vogn, for den er det. I dag ser den noget anderledes ud, først og fremmest har den fået de originale høje 760x90 hjul.

pier taxa fra Roskilde, den gik jo videre til DTM. Der var referat af 37 Ford T'ers møjsommelige arbejden sig op ad Himmelbjerget og der blev med god grund forudsagt at det ville blive en årligt tilbagevendende begivenhed. I årenes løb havde der allerede været flere klubudflugter og 20. september igen været en vellykket til Fensmark med omvisning på Holmegårds Glasværk hvor nemlig næstformanden E. Vagn Jensen havde sit udkomme. Redaktionen stillede forslag om at forhøje kontingentet med 5 kr. til 30, blandt andet for at forbedre bladets tekniske kvalitet, og for at kunne kompensere konditoriet i Bredgade for den stadig løse betalingsmoral ved de københavnske møder. Hovedartikler var om den amerikanske karrusserimager Darrin (med illustrationer), skre-

vet af Beier, og en meget, MEGET lang programmerklæring af den ny redaktør, Magisteren. Kort fortalt meddelte han også at Ry Andersen var blevet bedt om at medvirke og beredvilligt havde sagt Ja.

Næste nummer i det ny regi, december 1959, indeholdt for størsteparten interessante kommentarer til Scandinavian Veteran Rally, skrevet af meddommer E. Vagn Jensen, af dommer George Lanchester, den da 84-årige engelske bilkonstruktør og formand for The Veteran Car Club (dog med udeladelse af et diagram, han havde tegnet), af som aktiv deltager Ry Andersen, som teknisk kontrollant P.E. Mammen, som observatør Magisteren og som kontrollant og erklæret modstander af den slags begivenheder Paul Tybjerg, som ganske vist havde megen ros men også kom af med bemærk-

ninger om at den sportslige værdi var lille og de enkelte placeringer præget af rene tilfældigheder. I øvrigt var han ked af at hans hverv havde hindret ham i at se de enkelte biler ordentligt og sludre med deres ejere. Han skitserede endelig hvordan han syntes sådan noget burde arrangeres.

De små lister over ny medlemmer var ophørt men i BhT januar-februar 1960 var der igen en komplet medlemsliste. Ham der aldrig var medlem stod der stadig, ellers indeholdt den faktisk ikke meget andet nyt end at der var kommet et medlem mere af familien Neel med: Stifterens mor, journalisten Inger Torrild Neel. Det var dengang ikke ualmindeligt at ægtefæller og børn blev meldt ind, de entusiastiske medlemmer har syntes at kontingentet var til at overkomme og at de på den måde kunne



Mon ikke den Chrysler 1926 roadster til 500 kroner, som blev annonceret af en sælger i Ålborg i efteråret 1960 var den samme som Bent Dyrbye fik restaureret og kørte nogle år? Inden han skiftede til Rolls-Royce - og vognen gik ud af landet. Her fremragende fotograferet af Peer Lauritzen.

bidrage ekstra til klubkassen. Det hørte til gengæld til sjældenhederne at nogen blev slettet, fx på grund af restance. Det administrative arbejde udførtes af en overordentlig dygtig dame på Neels advokatkontor, men der har åbenbart været en stående ordre til at være langmodig. I de følgende år var der en del eksempler på at folk end ikke ved indmeldelsen betalte noget kontingent, men dog blev stående som medlemmer en år-række. Det skal tilføjes at en del af disse mennesker, særlig i et bestemt sønderjysk distrikt, næppe selv havde ytret noget ønske om at blive meldt ind, men havde fået deres navne sendt over til København af et meget ung og meget entusiastisk medlem, som havde set dem køre i aldersstegne brugsvogne. Ikke et ondt ord om ham, han hører stadig til de mest begejstrede gammelbilfolk.

Nå, nummeret indeholdt i øvrigt en stor artikel af Beier om Cord L-29 i almindelighed og Neels ny-erhvervede i særdeleshed.

De næste 11 numre af BhT vil jeg ikke gå i detaljer med men henvise til indholdsfortegnelsen. Der er mange store og gode artikler, men hovedsagelig hvad jeg vil kalde „internationalt“ stof, dvs. ikke specielt dansk bilhistorie. Dog med undtagelser, omtaler af enkelte dansk ejede vogne, som nu tildels er forsvundet ud af landet.

Kun vil jeg genoptage det med de annoncerede vogne, for det er jo hjerteskerende læsning. I marts 1960 forlangtes hele 3.000 kroner for en FIAT 501 1923, kitfarvet 3-dørs touring „Et fund for den der ønsker en økonomisk, sportslig, 100% original og køreklar vintagevogn“. Det med det originale holdt nu ikke stik, det ved jeg meget god besked om, men godt

kørende var den, som ejeren før Deres Ærbødige kan tale med om, han havde den som brugsvogn de næste fem år, inden den henstod i samme tidsrum og blev købt af mig i 1969.

I sommernummeret 1960 meddeltes at en Bugatti 1911-12 type 13 var blevet solgt på auktion for 2.800 kroner. Køberen var i følge BhT en frue i Århus, som tilmed havde det held at finde karrossen på loftet hos den forrige ejer. Fruen havde som barn kørt i vognen adskillige gange. Den historie kan vi ikke helt få til at rime med hvad siden Dennis Hebsgård fortalte. I samme nummer oplystes at Kaj Berg i Nørresundby havde købt hvad der var af spændende fra Fattig-Johnsens ophug i Odense, og det var ikke småting. Meget af det er siden blevet til hele og kørende, sjældne vogne.



Den Hansa-Lloyd 1919-20, som arbejdsudvalget besøgte (se VT april), blev i efteråret 1959 annonceret til salg af huggeren i Ringsted, som ville have 1.000 kroner for den. Den var faktisk blevet synet og omregistreret så sent som i august 1954.

Efterår 1960: Der annonceredes en Chrysler 1926 roadster til 500 kroner i Ålborg.

Vinteren 1960/61: Stutz model Black Hawk 1929, grøn cabriolet, til salg hos en slagtermester i Dragør.

Forår 1961: Hos ophuggeren 100 m ud ad Holbækvejen fra Ringsted, en Hansa 1919 i absolut restaurabel stand. Motoren kan startes. Fast pris kr. 1.000.

Efterår 1961: Vi må med vemod sige farvel til vor gamle, trofaste „Columba“, en FIAT 525S 1929.

Fin motorstand, 109.000 km, godt gummi. Svagheder har hun, men de skulle være overkommelige. Hvis hun får et godt hjem sælges hun for 300 kr. Og det fik hun, hos Asger Steen Andersen. I det nummer er der også en medlemsliste, og af ny, senere kendte medlemmer kan jeg få øje på H.C. Andersen, John Ove Carlsen, Jørgen Gråe og fru Hanne, Jørn Jakobsen, Jens G. Jørgensen, Erik Koux, Flemming Sørensen, Hans Sørensen, Nils Villadsen Nielsen og Alex Waldorff. Der er selvfølgelig-

lig mange, mange som var kendte ansigter i DVK i en mere eller mindre lang årrække, men som af den ene eller den anden grund mistede interessen. Og lige så mange der er kørt ud på de evige landeveje.

Fortsættes i næste nummer.

Erhvervskøretøjer



I slutningen af 1930'erne opnåede Opel Blitz stor popularitet. På det store chassis blev bygget mange lastbiler, rutebiler og enkelte turistbusser.

Til turistkørsel dengang benyttede man ofte en rutebil, der blev taget ud af ruten. De fleste ture var endagsture med få kilometers kørsel. Oversøisk Passagerbureauets Opel Blitz var bygget til lange ture. Her afbildet under palmerne et sted syd for Alperne.

I 1939 havde man to ugers sommerferie, og for de fleste blev ferien tilbragt hjemme, hos familien, i kolonihaven, eller med småture i omegnen. Danskernes økonomiske muligheder for at tage til udlandet var begrænset til et fåtal. Blandt mine forældres generation opnåede mange aldrig at se hovedstaden, når bostedet var vest for Storebælt.

Man havde naturligvis søgt at skaffe de 29 buspassagerer en behagelig rejse i Blitz'en. Men sammenlignet med nutidens bedste busser bød Blitz'en sine passagerer en ubekvem oplevelse. Fremdriften blev klaret af en 3,6 liter

topventilet motor med 60 HK koblet til drivhjulene via en 4-trins gearkasse. Marchhastigheden har været omkring 50 km/t, og de største bakker er blevet forceret i skridttempo i slæbegearet.

Sæderne var til to personer og uden faconpolstring, de har formentlig været plydsbetrukne. Vinduernes underkant var sænket lidt i forhold til standarden, hvor underkant vindspejl og underkant vinduer flugtede. Og for at kunne se Alperne havde man indsat buede vinduer i tagrunden. derved „solgte“ man muligheden for et bagagenet over stolene, og samtidig fik man et større solindfald, og dermed et dårlig indeklima i bussen - det har været en hed sag at være med i sommervej. Ventilation var etableret ved to lemme i fronten, formentlig videreført i to kanaler inde i bussen. Det bagerste sidevindue var todelt og kunne åbnes, derved kunne man gennemluften passagerkabinen.

Datidens busturister må have rejst med en beskedent bagagemængde. Håndtasken kunne gemmes under sædet, kufferterne blev anbragt på taget. Normalt havde omnibusser

en bagagebærer i hele tagets længde, Blitz'ens er ganske kort, måske fordi der har været et skydetag. Studiet af billedet tyder på en sådan konstruktion. Det var først i 1950'erne man fandt på at lave bagagerum under gulvet med lemme i siderne. Entringen af taget skete ved en trædepude på højre forskærm og to små trin ved over- og underkant af forruden. En noget besværlig sag for chaufføren at håndtere bagagen, og skrammer på karrosseriet kunne næsten ikke undgås.

For at kunne aflæse vejskilte om natten var monteret en søgelygte i venstre side, også små positionslygter i tagfronten hørte med til det særlige udstyr. Forkromede vindueslister og svungne aluminiumslister sammen med skiltning og to-farvet bemaling var med til at give bussen luksuspræg.

Blitz'ens virke som transportmiddel til udlandet blev afbrudt af den tyske besættelse i 1940. Måske fortsatte den med hjemlig turistkørsel eller rutetrafik med gasgenerator.

P. E. Hansen



Invitation til orienteringsmøde om nyt mødested i det nordjyske

Bestyrelsen har besluttet at nu skal der gøres noget for klubmedlemmerne i det nordjyske. Vi har tidligere forsøgt os med klubmøder i Sæby, dog uden den store succes. Vi har derfor det sidste stykke tid været på udkik efter et mødested lidt mere centralt beliggende i forhold til medlemmernes placering i Nordjylland. Vi har fundet et sted lige syd for Ålborg, nærmere bestemt i Svenstrup, hvor vi får husly på "Restaurant Svanemøllen". Du finder det let: Kør ad hovedvej 180, som løber lige midt gennem Svenstrup og drej ned ved siden af Statoil.

Det er os derfor en glæde nu at kunne invitere til orienterings møde:

Tirsdag den 19. august kl. 19.30
på
Restaurant Svanemøllen, Svenstrup

Med venlig hilsen
Bestyrelsen
Tom Jensen

PS: Vi vil gerne have en idé om hvor mange der kommer til mødet, send venligst kuponen på næste side inden den 15. august til: Tom Jensen, Holme Møllevej 21, St.tv. 8260 Viby J.

MULHOUSE 26.-27.-28. SEPTEMBER 1997

Årets fynske DVK tur går til Musée Nationale de l'Automobile. Denne enestående samling, der blev grundlagt af brødrene Schlumpf, består af over 500 automobiler af 90 kendte mærker. På 20.000 m² alleer med gammeldags gadelygter er der udstillet en helt unik samling: Bugatti, Rolls Royce, Mercedes og "Coupé du Patron" Ettore Bugattis personlige bil. På "Espacé Découverte" er der mulighed for at se hvordan en bil fungerer. Både permanente og vandredstillinger.

Program: Afgang fra turistholdepladsen Danmarksgade i Odense fredag den 26. september 1997 kl. 18.00.
Opsamling: På motorvejsrastepladsen ved den ny Lillebæltsbro kl. 18.45 ved Motel Haderslev, ved Dammen kl. 19.15, ved tankcentret Transitgården, Lejrevej 9 i Padborg kl. 19.50

Herefter kører vi til Otto Duborg, hvor man kan handle.

Bemærk: der bliver ikke mulighed for at handle på hjemturen.

Pris: 475,00 kr. som inkluderer bustur tur/retur samt entré.

Tilmelding: - se tilmeldingsskema på næste side. - evt. spørgsmål tlf. 65 33 16 90.



INDBYDELSE

I OG JERES FORD V8 INVITERES TIL KØRETUR I NORDSJÆLLAND

LØRDAG D. 23. AUGUST 1997.

Vi mødes ved Kronborg Slot kl. 11.00 (på molen)
Medbring madpakke og godt humør så lover vi en dejlig
køretur i det grønne og forhåbentlig godt vejr.

Efter endt køretur lørdag ca. kl. 16.00 prøver vi at tilrettelægge fællesspisning
hvis der er interesse for det.

Venligst tilkendegiv dette på nedenstående tilmeldingsskema.

TILMELDING NØDVENDIG SENEST DEN 17. AUGUST 1997

Tilmelding: FORD V8 KØRETUR I NORDSJÆLLAND

Navn: _____

Adresse: _____

Tlf.: _____ Fællesspisning lørdag aften: _____ Antal: _____

Sendes til: Lars Grønager . Enighedsvej 16, st. th. . 2920 Charlotttenlund . Tel. +45 39 63 99 84

Tilmelding: MULHOUSE 26.-27.-28. SEPTEMBER 1997

Navn: _____

Adresse: _____

Post nr/by: _____

Opsamlingssted: _____

Deltagerantal: _____ Check ialt kr. _____

Tilmeldingsfrist den 1. september 1997. Det udfyldte skema sendes sammen med betaling til:
René Dalager Nyborgvej 37, 5853 Ørbæk.

Tilmelding: Orienteringsmøde i Svenstrup den 19. august 1997

Navn: _____ Antal: _____

Adresse: _____ Telefon: _____

Sendes inden den 15. august til: Tom Jensen, Holme Møllevej 21, st.tv. 8260 Viby J.

**Biler sælges**

1928 Dodge Coupé, 2 pers. m. bagklap. Helt original, trægerhjul. Mangler at færdigrestaurere, sælges billigt eller byttes.
Henv. tlf. 64401127 efter 18.00.

Morris Minor Traveller (bindingsværk) 1968. Fin stand. Km. 32.000. Mange nye dele, bl.a. træværk. Pris kr. 50.000 uden syn.
Henv. tlf. 75363996.

Mercedes Benz 280 SEL Reg. 29/9 78. Sidst synet 1/3 94. Sælges for kr. 30.000. Ring og hør nærmere.

Opel Manta A 1900 S, 1971. Alufælge træktoj, stereoanlæg m.m., nem at syne. Nye dele medfølger, kr. 20.000.
Arne Christensen, tlf. 57527377/
21275977.

Triumph TR 4, 1962. Absolut topstand, samme ejer i 9 år, totalt restaureret, ingen rust, nys., kr. 135.000.
Morten Petersen, tlf. 86212977.

Overland Whippet, 1927. Urest. ekstra motor, gearkasse, bagtøj og mange andre dele, kr. 14.000.
Thorkild Thy, tlf. 98546698.

VW 1969, hvid, to ejere, km. 168.000. Original stand, istandsat i 1991. Nem at syne, nem at gøre tip-top. Nye dæk, ny udstødning & bremses, kr. 12.000.
Leif Fortmeier, tlf. 42813434.

Opel Kadett Coupé 1967. Km 57.000. Rød, som ny overalt. Nye bremses, kobling, udstødning, pris kr. 30.000.
A. Bruun, tlf. 53582396.

Bedford XBK årg. 1947. Med nyt lad. Fin stand, velegnet til studenterkørsel. Kr. 75.000 - evt. bytte.
Chr. W. Jacobsen, tlf. 30221755.

Opel Stationcar 1962.

Opel A Coupé 1964.

Opel B Yd, 1966.

Simca 1973

Vauxhall Cianta 6 cyl.

Ib H. Nilsen, tlf. 66133100.

MG Midget MK I, 1962. Nysynet, ny kaleche, velkørende og indregistreret, kr. 55.000.
Henv. tlf. 75665898.

Chevrolet årg. 1954 model 2103, 4-dørs sedan i god og rustfri stand + en masse res.dele. Pris kr. 20.000.

Ford Mercury Monark årg. 1975, 4-dørs sedan V8 302 + ovt.gear. Skal synes. Pris kr. 20.000.

Thomas Ulf, tlf. 20849959/
31312686.

Packard 1931, 4-dørs sedan model 826

Buick 1910 2 cyl. m/kædetræk. En rigtig messingbil.
Viklit Graae Jørgensen, tlf. 42425268.

Citroën DS 20 Special, årg. 1974, komplet til reservedele, kr. 10.000.
Henv. tlf. 56730520.

Austin Healey 3000 Mk II 1961. Den kraftige 3-karb. version, Colorado rød m. rødt læderindtræk, 72-eger forkrom. trådhjul, overdrive, meget velkørende originalbil i flot stand m/Heritage certifikat, synet og indreg., kr. 215.000.
Jan Paustian, tlf. 35361380 (9-16).

1949 Chevrolet Pickup ° ton stepside, meget fin stand. Grøn ingen rust, er indregistreret.

1939 Ford Mercury Sedan V8-95. Sort, total renoveret af professionelle mekanikere. En kørende ejer siden 1939. Dansk bil. Mangler 5-10% montering.
Jørgen Vanggaard, tlf. dgl: 31861146, aften: 38111246.

Austin Cambridge A 70 1954, pæn velholdt, nysynet, komplet historie samt ekstra dele, km. 104.000, pris side kr. 19.000.
Ole Torp, tlf. 39656467.

Opel Olympia 2 DR sedan 1939. Nyrenoveret, bedste bud over kr. 48.000.

H.H. Andersen, tlf. 42862454
efter 18.00.

Citroën DS 20 1974, mørkeblå, kr. 30.000. Enejers, sorte orig. plader, original, let at syne.,
Claus Warming, tlf. 45873030 ell
f. 43710319.

Morris Minor årg. 1933, fin stand.
Klaus Saaby Hansen, tlf. 46591077.

Morris Cowley. Sjælden og bevaringsværdi, årg. 1956, 4-dørs, mange ekstra dele, pris kr. 7.000.

Austin 1100 de Luxe årg. 1971. Blå, komplet, pris kr. 1.500.

Opel A-model, årg. 1964, hvid, komplet men rusten, pris kr. 1.000.

Per Rønnow, tlf. 86276299 +
40296679.

Vauxhall Viva de Luxe 1964, på sorte plader, 2 ejere, sælges kr. 3.500 + skat, mange originale reservedele medfølger.
Henv. tlf. 39612610 / 48210088.

Pontiac Firebird '84, cremefarvet. Pæn stand, mekanisk tip-top, 0 rust, manuelt gear, a/c el ruder, kr. 57.000 + afgift.
Ole Willumsen, tlf. 59185975.

Rover P4/90 fra 1954 i tip-top stand. Nyrestaureret, ingen rust. Motor OK. Indregistreret. Synet juni 1996. Kr. 95.000.
Michael C. Hansen, tlf. 56820010.

Austin Seven, 1932, 4-pers. saloon i meget fin stand. Rød med sorte skærme. Synet og indregistreret. Kr. 79.000.
Jørgen Bakka, tlf. 42425434.

Chevrolet Impala 1959, super stand, original, kr. ca. 60.000. Evt. bytte stv.-van-4x4.
Steen Ruders, tlf. 43531314-
20439794.

Citroën P II Sport 1953. Komplet nyrestaureret på aut. Citroënværksted. Ny kabine + nymalet i orig. sort farve, kr. 79.500 - evt. bytte med anden veteran.
Peter Riggelsen, tlf. 74620300.

Plymouth Suburban 1958 V8 + trykknop aut. Rimelig god stand. Pris kr. 35.000, evt. bytte med Triumph Herald Cab. eller anden.
Vauxhall Firenze Coupé 1972.



Pris kr. 2.500, evt. bytte.
Jesper Villesen, tlf. 47742181/
40263181.

Mercedes Benz 170S 1953. Velkørende, istandsat 1995. Meget flot lak/chrom. Nye dæk m.m., pris kr. 95.000.

Austin Healey Sprite MK I 1959. Mange nye dele. Rart nemt projekt. Sælges grundet særlige omstændigheder. Kr. 40.000.
Anne P. Jensen, tlf. 39620269/
40263269.

Ford V8 ° T Pickup 1941, original stand, rustfri, aldrig svejst. Texas import, nysynet. Prisinde kr. 75.000, evt. bytte.

Buick Le Sabre Conv. 1963, dansk bil med historie, rimelig stand, nysynet, kr. 60.000, evt. bytte.

Leif Kongsø, tlf. 46491251.

Måske Danmarks kønneste **VW Cabriolet 1303 model 1979** er nu til salg. Totalt renoveret - gul med sort indtræk - (Kaleche kun 5 år gammel, værdi kr. 17.000) Pris kr. 120.000 - Interesseret? - Ring Tlf. 45802543.

Healey Sports Saloon med 2 dørs Tickford aluminium karrosseri (British Racing Green) bygget på Healey Silverstone undervogn. Kun fremstillet i 224 eksemplarer i 1950-52. 2,4 l topventilet Riley motor (106 hk.) med 2 højtliggende knastaksler og 2 SU karburatorer. Lædersæder og valnøddinteriør. Ædel engelsk klassiker i original og perfekt stand. Fuld historie. Pris kun kr. 155.000.
E. Neesgaard, tlf. 46383426.

Hillmann Husky 1962, fin bil m. papirer, kr. 2.000.

Jesper Hermann, tlf. 49221616.

Opel Rekord Olympia 1956. Velegnet til renovering, med danske papirer. Prisinde kr. 4.500.

Rover 2000, 1966. Velegnet til renovering, med danske papirer. Prisinde kr. 4.500.

Ford Anglia 106E de Luxe 1962. Til reservedele, med danske papirer, priside kr. 2.000.

Opel Rekord Olympia 1953. Til reservedele med danske papirer, priside kr. 2.000.

Rover 75, 1952. Til reservedele med danske papirer. Prisinde kr. 2.000.

Yderligere oplysninger på tlf. 64473132 eller 40408680.

Biler købes

BMW 600 Sedan 1958-60 stand underordnet.

K.E. Paulsen, tlf. 46364726.

Opel varevogn ønskes ældre.

Kurt Meier, tlf. 36474997.

Ford T Centerdoor eller amerikansk sedan fra ca. 1925-32 (ikke Ford A). Kun et automobil i bedste stand har interesse.

Torben Aggerbeck, tlf. 39627147.

Biler byttes

Ford OSI Coupé 67 renoveret 96/97 "meget sjælden" byttes Ford A Phaeton (gerne højre styret).
Torben Guld, tlf. 75503097.

Dele til biler sælges

Opel Rekord 53-57 forsæde + dørbeklædninger i gråt stof. Vindspoiler til campingvogn (mont bil)
Kurt Meier, tlf. 36474997.

ALU-følge, 4 stk. 13", med dæk, passer til **MG/Morris/Austin**, hulafstand 4". Kr. 1.500.

MGB sæder, 2 stk. H+V, trænger til nyt betræk, uden skinner, kr. 200.

Finn Matthiesen, tlf. 74620821.

Volvo dele 210-444-544-Amazon-142. Næsten alt haves. Også til mange andre mærker.

Arne Christensen, tlf. 57527377.

Triumph Herald ramme, karrosseri rustfri, bagtøj, motor, gearkasse. Alt i brugte dele, lidt ny dele, 2 ds lygter, 4 franske forlygter.
Thorkild Thy, tlf. 98546698.

Chevrolet 28 motor motorhjælm til en 31 ok. Sælges eller byttes med dele til **Chevrolet Roadster årg. 1930.**

Jens Rasmussen, tlf. 86192930/
86178002.

Diverse til Austin Healey Sprite Mk I.

Motorhorn kr. 450,-. Brandhjælm alu kr. 150. Lucas horn m/net kr. 200. Stor ekstra lygte Brown kr. 300. Hemo triptæller kr. 250.

Johnny Hansen, tlf. 43738653.

Til MG • TA: kølerhjælm - uma-ge dele, 2 bremsetromler, dele til forrudekonsol + div. smådele.

Til MGA?: Kron/spidshjul nyt, mrk. 738CY.

Henning Klausen, tlf. 86993822

4 trådhjul eger lidt rustne med 4 Pirelli dæk 70% gummi til **Jaguar XJ6.** Pris kr. 4.000

A. Parkø, tlf. 39400804.

4 stk nye dæk 245/75 x 44 med 4" dæk side (fejløb) kr. 2.400. Motor til **Plymouth 1930** komplet med gearkasse u.renov. kr. 1.500. Motor til **Plymouth 1933** u.renov. kr. 1.500.

Lance Henningsen, tlf. 48302277.

Opel Rekord C-model: 2 for-skærme h+v sandblæst + grundmalet, fejlfri, pr. stk. kr. 300.

Autounion (DKW) 1000 SP: Chassisramme m. reg. att. sandblæst, metalliseret + malet, kr. 800.

H. Hütter,

tlf. 53144155 efter 19.00.

4 stk **Bridgestone dæk** - med slanger og løse hvide sider til salg. RD 401 S - 195 x 15 - kørt få tusinde kilometer 98 % gummi. Grundet fejløb. Kr. 2.000.

Kurt Skov,

tlf. 39640334 / fax. 39640393.

Dele til biler købes

Ford Anglia Escort 101E: højre bagkofanger, venstre kofangerstive.

Kjeld Munkbøl, tlf. 54705290.

Dele til **51 Chevrolet Bel Air** købes.

Torben Bech, tlf. 75863468.



Til VW "Brille" 1950 købes: Skærme, små baglygter, forlygter, afviservinger, kontakt for afviser, kofangere med "rille" m.v. Jens Heldgaard, tlf. 75654363/20301787.

Tagbagagebærer til Fiat 600 købes. Helst med træ. Skal være buet i bilens form. Mikael Rothstein, tlf. 43640684.

Venstre vange til Opel Rekord 1964 A Coupé.

Venstre skærmspids til Opel Rekord 1964 A Coupé. Parelius, tlf. 39642435.

Til Mercedes model 107 (SLC) søges sæder, dørbeklædning m.v. Henv. tlf. 86924950 / 40564950.

MC'er sælges

Harley Davidson 1921 1000 cc halvtopper - i meget fin stand - evt. bytte m. åben bil, kr. 75.000. Ole Pedersen, tlf. 46193408.

1934 Royald Enfield 500 cc topventilet urestaureret, men helt komplet og original, Henv. tlf. 64401127 efter 19.00.

JAWA CZ 1960 125 cc, restaureret og indregistreret, kr. 8.000. K.E. Paulsen, tlf. 46364726.

Vespa Grand Sport 1961. Ib H. Nielsen, tlf. 66133100.

NSU Prima, defekt motor og uden papirer. Kjeld Munkbøl, tlf. 54705290.

NSU Prima Scooter 1958, god original stand, istandsat til syn, motor hovedrep. samt div. nye dele. Pris u/syn: kr. 7.800. Lev. nysynet kr. 8.500. Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

Dele til MC'er sælges

Victoria baghjulsfølge 19", med bremse, uden tandhjul, kr. 350. Finn Matthiesen, tlf. 74620821.

Diverse sælges

Campingvogn M.K.P. Grandesse de Luxe, 1975, sorte plader, lille fortelt, luftvarme. Velholdt, pris kr. 18.000. Egon Schou Jensen, tlf. 47177113.

Kompressor Electra Becum 1980 2,2 KW 9,1 250/10/40 10 BAR 380 Volt. Lidt brugt, kr. 800. Johnny Hansen, tlf. 43738653.

Diverse købes

Opel cykel købes, skal være komplet. Kurt Meier, tlf. 36474997.

Automobilia sælges

Antique Automobile Club of America's klubblad fra ca. 1970 og frem. Viklit Graae Jørgensen, tlf. 42425268.

Diverse bil og MC brochurer:

Ford Taunus, Cortina, Capri, Escort, Opel Manta, Ascona A, Rekord, Volvo 1800E, Volvo 140, Daff 66, Datsun 240Z, 260Z, Datsun 1600SSS, Vauxhall Vivi, Victor, Audi 60,90, 100, Lancia Beta, Mazda 1300, 616, 1800, Toyota Celica, Saab, Citroën, Chrysler Simca, VW K 70. Kristen Korsgaard tlf/fax 86486968

Diverse Ford biograf lysbilleder. DVK materiale. Brochurer. Bøger/blade. Preben Buchhave 86437553/40706244

Bil Market 50 stk. kr. 100. Automobilets Håndbog 1939 kr. 300. Værkstedsbøger kr. 50 pr. stk. Porsche Kalender 50 kr. stk. Diverse Porsche litteratur.

Johnny Hansen, tlf. 43738653.

Cadillac Shop Manual: 1940-51-52-53-55-58-65 m.fl.

Owners Manual: 1954 -56-63-68-77 m.fl.

Brochure/Cadillac: 1947-96.

Fabriksfoto, farvekort + meget mere.

Ford: Service Hit: 1965, Series D Zodiac, Zephyr 1966-67 & 69.

Truck Shop Manual: 1970 vol 3 & 4, 1975 vol. 1. 1975 vol 5. 1976 vol 2, 1976 vol 5.

Henv. tlf. 55813686.

Automobilia købes

Alt vedr. Tempo-Rapid årg. 1963.

Alt vedr. Mercedes 312 - ca. 4.500 årg. 1958.

C.W. Jacobsen, tlf. 30221755.

Diverse DVK materiale: årsberetninger, meddelelser, BhT.

Brochurer: Citroën før 1960, Triangel, Nimbus samt alle danskproducerede ting. Preben Buchhave 86437553/40706244

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:

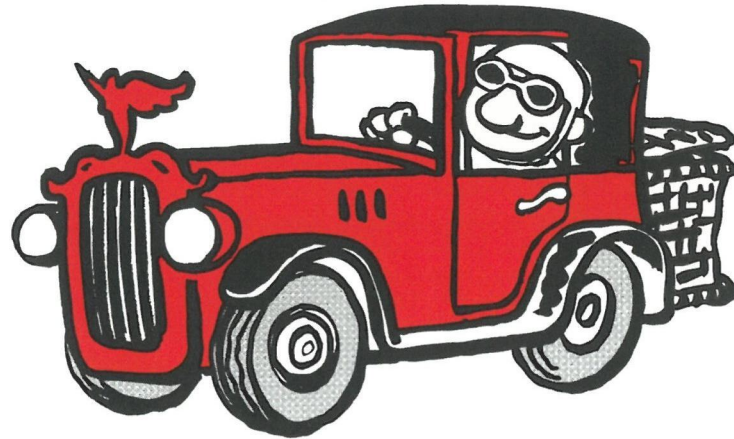
Diverse Tlf.:

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