

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



48. årgang - Juni 2004 - VT nummer 336



## Dansk Veteranbil Klub

### Nærum Hovedgade 3 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbil.dk

Giro: 600-4253

Administrator: Dorte Thies

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for

Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt  
med omhyggelig kildeangivelse.

Oplag: 5500

ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager

Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk

Fax 45 65 19 54

e-mail:

ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til  
redaktørens adresse. Dog d. 25. for læserbrev  
og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens  
adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Profes-  
sionelle annoncer skal leveres reproklare.

Annoncepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-

1/2 side: Kr. 1.600,-

1/4 side: Kr. 900,-

1/8 side: Kr. 500,-

10% rabat ved indrykning i 3  
numre eller mere.

Rubrikannoncer

med foto: Kr. 200,-

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

I redaktionen desuden:

Svend Carstensen

E.W. Neesgaard

Hans Pedersen

Leif Gr. Thomsen

Lay-out, sats

Ole Callesen, tlf. 74561611

Skovbusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld

e-mail: oc.aller@grafisk.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

## Bestyrelsen

**Formand:**

(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer,  
Veteran Tidendes redaktion og pressen.)

Claus Frausing

Højbuens 26, 2730 Herlev

tlf. 44 53 87 00

claus.frausing@veteranbilklub.dk

**Næstformand:**

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veterantforsikrings-  
klubben og Motorhistorisk Samråd.)

Peter Løvstrøm Sørensen

Enghavevej 131, Gårslev, 7080 Børkop

tlf. 75 86 95 10

peter.sorensen@veteranbilklub.dk

**Kasserer:**

(Budget, bogføring, regnskab, organisationshåndbog og IT)

Henrik Thøstrup

Birkevænget 16, 2880 Bagsværd

tlf. 44 44 56 19

henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

**Sekretær:**

(Protokol)

Erik Mieth (kommitteret)

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk

tlf. 45 89 13 35

erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Udstillinger, klubartikler og jubilæum)

Bent Friis

Søbakken 29, 7000 Fredericia

tlf. 75 94 09 97

bent.friis@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)

Henning Kjeldgaard Knudsen

Holstebrovej 17, 6971 Spjald

tlf. 97 38 12 64

henning.knudsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub-i-klubben og  
vejlederkorps)

Leif Struch Andersen

Egevej 28, 5200 Odense

tlf. 65 94 07 04

leif.andersen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)

Ole Poulsen

Pogemosevej 10, Radsted

4990 Saksøbing,

tlf. 54 70 03 58

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

**København Nærum**

Nærum Hovedgade 3, 2860 Nærum

Claus Neble, 2253 5550

Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

**Midtsjælland:**

Kværkebyvej 79, Kværkeby,

4100 Ringsted

”Steffensgård”

Kontakt: Preben Boisen, 57525040

samme adresse som mødestedet

**Østsjælland:**

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205

Samme adresse

**Fyn:**

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup

Kontakt: John Jørgensen, 66181212

Firklovervej 6, 5270 Odense N

**Østjylland:**

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Robert Vestergård, tlf. 8622 4003

Kaj Munkholm, 86221736

Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj

**Midtjylland-Vesterhede**

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvej

Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321

Samme adresse

**Vestjylland-Spjald**

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Kontakt: Henning Knudsen, 97381264

Samme adresse

**Sønderjylland:**

Lunderup Markvej, 6230 Rødekro

Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441

5420

Mommarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals

e-mail: migogalice@privat.dk

**Sydøstjylland**

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop

Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487

Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted

jakobsen@skjerna.dk

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

**København og Nordsjælland**

Claus E. Neble - 22 53 55 50

**Øvrige Sjælland,**

**Lolland-Falster og Bornholm**

Ole Poulsen - 54 70 03 58

**Fyn**

Leif Andersen - 65940704

## Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

**Ford V8 Klub Danmark**

Hans Pedersen, 8779 2266

## Vejledere

**Amerikanske biler - Efterkrigs**

Peter Løvstrøm Sørensen

Se under bestyrelse

**Ford V8**

Birger Blakø

3294 9397

**Ford T**

Jon Friis Wandall

6390 7040

**Jaguar (til 1972)**

Claus Frausing

Se under bestyrelse

**Singer**

Bent Friis

Se under bestyrelse

**Tatra**

Svend Carstensen

3969 8115

## Bibliotek

Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129

Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

## IT og medlemsregister

Bo Ødegaard

Høstbuen 18

2750 Ballerup, 44 64 42 94

bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

## Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503

Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

## Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4556 5610

(ma-fre 10-13)

## Revision

Dorte Studil

Svend Carstensen

## FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:

Svend Aage Tholstrup,

tel./fax 8689 8777, e-mail: sat@egd.dk

## Klubregistre

**Mærkeregistre**

**FIAT - Førkrigs**

Ole Emil Riisager

Se under Veteran Tidende

**FIAT - Efterkrigs**

Kurt Krogh

9868 1189

**Jaguar (William Lyons Era)**

Claus Frausing

Se under bestyrelsen

**Morris**

Willibald Farbmacher

4914 5167

**Opel**

Frederik Ravn-Larsen

3250 1237

**Porsche (Ferdinand Porsche)**

Claus Neble

2253 5550

**Renault**

Kristen Korsgaard

8648 6968

**Rover**

Henning Helmer

4919 2700

**Singer**

Kaj Dyring Larsen

3990 4240

**Triangel**

Uffe Mortensen

4920 2301

**Volvo**

Ole Callesen

7456 1611

## Sektioner

**Jydsk Køreselskab**

Ivan Kristiansen

Dag 9412 0711

Aften 9411 9179

**Køreselskab Fyn**

Fritz Knudsen

6613 6610

**Køreselskab Vest**

Erik Hougaard

7583 0049

**Peugeot**

Claus Sonne Linnedal

3252 7777

linnedal@hotmail.com

**Sokkelund Herreds Køreselskab**

Svend Draaby

3871 3902



Forsiden: Prinz 4 1972  
Foto: Hans Pedersen

## Indhold

- en hobby for millioner .....	3
Møder, løb og arrangementer .....	4
Smånyt .....	5
Klubaktiviteter .....	6
Bisonsafari .....	7
Engelske sportsvogne før og nu .....	8
Det er fyrré år siden .....	13
Månedens køretøj .....	14
Ford Museum i Holland .....	20
Strib Automobilmuseum .....	22
Konkurrencen .....	26
Nyt fra bestyrelsen .....	27
Kustodegruppen en realitet .....	27
Invitationer .....	28
Nye medlemmer .....	30
Læserbrev .....	31
Kastellet .....	32
Køb/salg .....	33



## - en hobby til 100 millioner!

Pludselig stod han foran mig i Nærum på Store Indvielsesdag, 'Jens' fra drengårene. Det var mindst tredive år siden vi sidst havde set hinanden, så vi faldt i snak. Om dengang og Roskilde Ring, smilede lidt ved tanken om Andreas Geil og hans underlige afstumpede Cooper Climax. 'Jens' havde i sin tid gået på universitetet, var blevet kandidat og sad nu højt i statens embedsværk. Jeg 'sad' i Nærum midt i min ungdoms interesse fra min læretid hos Jaguar-importøren. Jeg viste 'Jens' rundt i museet, fortalte om biblioteksprojektet, om formidling af området og hvad jeg ellers syntes en 50-årig historisk bilklub kunne bruges til.

Senere, over fadøllen, siger 'Jens' eftertænksomt: "Du har så lige fået dig en hundredmillionerkroners hobby".

Sådan havde jeg ikke lige tænkt på det, men ordene hang i hovedet på mig flere dage efter. 'Jens' havde også nået det stade i tilværelsen, hvor tanken om mere tid til egne interesser trængte sig på. Også han følte den relative økonomiske frihed. Han havde set min begejstring og fornemmet min følelse af ejerskab til det hele. Måske tænkte han 'bare det var mig'.

Og det kunne det sagtens være. Jeg følte mit 'ejerskab' til projekterne fra jeg fik ideen og har således absolut intet med min formandspost at gøre. Jeg kan heller ikke selv 'bruge' hundredmillioner kroner. Der er rigeligt til andre også.

'Jens' er et gråt guld – i hvert fald i en DVK-sammenhæng. Han interesserer sig for emnet og har tid, lyst og evner til at beskæftige sig med området. 'Jens' har rent faktisk meldt sig ind, men det er en ganske anden historie.

Der må være mange 'Jenser' i Dansk Veteranbil Klub. Folk som har arbejdet kvalificeret inden for hver sit område gennem et langt arbejdsliv og som måske tænker om der er et liv efter – arbejdslivet.

Det er der og hvis din interesse er motorhistorie byder klubben på nærmest ideelle rammer.

Vi skal bruge folk med en biblioteksbaggrund. Vi laver Danmarks største motorhistoriske samling i samråd med Danmarks Biblioteksskole og Det Kongelige Bibliotek. Det er med andre ord seriøst arbejde. Vi har i hundredevis af kasser med bøger og arkivalier, som skal katalogiseres, registreres og testes ind. En kæmpeopgave, men også spændende sager i flotte omgivelser. Og biblioteket skal betjenes. Medlemmer og andre interesserede ringer og spørger om vi kan hjælpe med denne eller hin oplysning.

Har du arbejdet med jura, økonomi, revision eller i anden professionel sammenhæng, har vi også brug for dig. Vi skal f.eks. have sikret den fremtidige drift og eksistens af biblioteket, bl.a. økonomisk og juridisk, og vi skal videre mod et motorhistorisk informationscenter. En web-portal?

Hvad med billedarkivet – en nationalskat?

Eller har du en baggrund som bladmand, 'annoncehøj', kreativ fra reklamebureau eller andet kunstnerisk virke, udstillinger eller events, har vi også meningsfulde opgaver at byde på. Men man skal kunne selv. Her som i alt andet.

Museet er et kapitel for sig. Det rummer en enestående samling med masser af spændende historier, som skal fortælles. Måske så du annoncen i sidste nummer af Veteran Tidende. Vi er begyndt at rekruttere folk, som interesserer sig for og som kan levendegøre dele af motorhistorien med udgangspunkt i Sommers Automobil Museum - i det mindste til en begyndelse - og i klubmedlemmernes egne historiske biler.

Risikoen er, at man bliver grebet af det. Det ved jeg alt om. At man bruger masser af tid. Det ved jeg også alt om. Og at man stiller sig til takke med glæden ved arbejdet og i interessefællesskabet omkring en hobby til hundredmillioner kroner.

Må jeg høre fra dig?

Claus Frausing



**Møder**

VT har tidligere forsøgt at fylde ud ved hjælp af den almindelige kalender. Vi tør ikke mere, der gik for tit kludder i det. Så kære mødestedsledere: Nu er det op til jer hvad der skal stå. Får vi ikke noget til "Klubaktiviteter" står der heller ikke noget i kalenderen.

Husk klokkeslæt.

Der er nogle grænsetilfælde – er det et løb eller en udflugt fra mødestedet? Se derfor hellere både i løbskalender og mødekalender.

**Juni**

- 15. Kværkeby. Aftenkøretur på Midtsjælland.
- 17. Spjald. Knallert- og biltur til hestevognssamling.
- 22. Klippinge. Hyggetur på Stevns.
- 28. Vesterhede. Besøg hos Martin Andersen. Se Klubaktiviteter.
- 29. Egeskov. Præsentationsaften.

**Juli**

- 6. 18.30, bemærk klokkeslæt. Ristrup grillaften, se Klubaktiviteter.
- 8. 19.00. Børkop. Køretur fra Havnen i Vejle til Kristian Langelund i Hedensted.
- 26. Vesterhede. Tur ud i det blå.

**August**

- 1. Spjald. Madpakketur. Mødetid og -sted senere.
- 7. Ristrup – Herregårdsløb, indbydelse i VT 335.
- 12. Børkop. Besøg hos Frede i Pjedsted.
- 19. Spjald. Køretur til Marmorhuset i Tvis. Mødetid og -sted senere.
- 28. Egeskov. Bison-safari, se indbydelse i dette nr.

**September**

- 7. Egeskov. Biblioteksaften.
- 9. Børkop. Besøg hos Møller & Jochumsen i Horsens.
- 16. Spjald. Klubmøde.
- 28. Egeskov. Klubaften.

**Oktober**

- 21. Spjald. Klubmøde om Castrol olie.
- 26. Egeskov. Klubaften.

**November**

- 18. Spjald. Klubmøde.
- 30. Egeskov. Julefrokost.

**December**

- 3. Spjald. Julefrokost.

**Løb****Juni**

- 17. Havnemøde kl. 19-20 Roskilde. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 20. kl. 10-17 Gavnø. Se [www.gavnoe.dk/auto](http://www.gavnoe.dk/auto) eller kontakt Gavnø-Fonden, Gavnø 2, 4700 Næstved.
- 24. Ikea-løb, start Tåstrup. Mødetid kl. 18-19.
- 26. Sydhavsrally, start i Saksøbing. Indbydelse i VT 334.
- 27. Munkebjerg Hill-Climb 2004.

**Juli**

- 3.- 4. Fanø Motorløbet. Indbydelse i VT 332.
- 3.- 4. Bornholm Rundt. Indbydelse i VT 332.
- 9. 19.00. Ud i det blå. Vejle. Indbydelse i VT 334.
- 9. – 11. Vejle Dampfestival. Se Klubaktiviteter Børkop. Annonce i VT 335.
- 15. Havnemøde kl. 19-20 Køge. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 18. Veteranbiltræf ved Dagli'Brugsen Gylling. Se indbydelse i dette nr.
- 24. Veterantræf i Handest. Se indbydelse i VT 335.
- 24.-25. kl. 10-17 og 9-15 Veterantraktortræf, Jernbjerggården, C.A. Olesensvej, Slagelse. Traktorer og stationære motorer, biler, motorcykler og knallerter. Stor udstilling af Bukh. Arr. Dansk Veteran Traktor Klub. [www.dvtk.dk](http://www.dvtk.dk) tlf. 58383070.
- 29. Ikea-løb, start Tåstrup. Mødetid kl. 18-19.
- 30.-31. Ringkøbingløb.

**August**

- 1. Madpakketur, Spjald.
- 6.-7. Int. Bridgestone Historic Rally. Se [www.HistoricRallyeDenmark.dk](http://www.HistoricRallyeDenmark.dk)
- 6.-8. Dansk Borgward Klubs 21. internationale træf i Strøby. Tilmelding på 46139178 eller [www.borgward.dk](http://www.borgward.dk)
- 7. Stevnsløb. Indbydelse i VT 335.
- 7. Herregårdsløbet. Indbydelse i VT 335.
- 7. Ferritslev-Løbet. Indbydelse i VT 334.
- 7. Munkebjergløbet 2004. Indbydelse i VT 335.
- 7. Odder byfest-kræmmermarked-veteranløb. Indbydelse i dette nr.
- 12. Bank-løb. Start Jyske Bank Padborg. Se Klubaktiviteter.
- 13. 19.00 Ud i det blå. Vejle. Indbydelse i VT 334.
- 15. Sortpladetræf, Europæisk Automobilmuseum, Odense. Indbydelse i VT 334.
- 19. Havnemøde kl. 19-20 Ishøj. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 19. Køretur til Marmorhuset i Tvis, mødested Spjald.
- 20.- 22. DVK jubilæumsfest i Fredericia. Se VT 333.
- 26. Ikea-løb, start Vangede. Mødetid kl. 18-19.
- 28. Kværkeby, høsttur.
- 29. Rindsholm. Kl. 11 til 16. Se [www.rindsholmkro.dk](http://www.rindsholmkro.dk) eller tlf. 86639044.
- 29. Svenstrup Løbet. Indbydelse i VT 334.
- 31. Sæsonafslutningsløb, Nordsjælland. Indbydelse senere.



**September**

- 4. Lastbiltræf kl. 10 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.
- 4. Bank-løb. Start Jyske Bank Haderslev. Se Klubaktiviteter.

**Oktober**

- 3. Tåstrup Swap-meet, stumpemarked.

**November**

- 13. Herning Stumpemarked kl. 8 til 16.

**UDENLANDSKE ARRANGEMENTER**

**Juni**

- 18.- 20. Gränsträffen 2004, Nordiskt A-Ford möte i Tällberg.
- 19.- 20. Margretetorp. [www.classicarshow.se](http://www.classicarshow.se)

**Juli**

- 2.-4. Internationales Renault-Treffen in Wemding. [www.kratertage.de](http://www.kratertage.de)
- 7.- 11. 24. Internationales NSU-Treffen Korbach. [www.nsu-ig.de](http://www.nsu-ig.de)
- 9.- 11. Svenskt Sportvagnsmeeting. Med 450 deltagere Skandinaviens største. [www.mgcc.nu](http://www.mgcc.nu)
- 16.- 18. Falsterbo Classic – [www.fcss.nu](http://www.fcss.nu)

**August**

- 1. Thulin Träffen. Indbydelse i dette nr.
- 12.-15. Styrkeprøven 2004. Indbydelse i VT 334.
- 28. Lergökrally. Ängelholm lige nord for Helsingborg. Sveriges største med 275 ekvipager.

**Oktober**

- 6.-10. FIVA World Rally 2004 Athens, arr. den græske veteranbilkub. Program og tilmeldingsblanket på hjemmesiden [www.fivawrathens.gr](http://www.fivawrathens.gr)

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden [http://www.mhrf.se/id12\\_mhrfs\\_evenemangskalender.htm](http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_evenemangskalender.htm).

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? – besøg da FIVA's hjemmeside på [www.fiva.org](http://www.fiva.org) og se under Events, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kunne have interesse for andre end dig selv – send venligst information til [sat@egd.dk](mailto:sat@egd.dk)

**Hammels hjul**

Det har nok undret nogle at Hammel-bilens baghjul er lyse på billederne i sidste blad. Forklaringen er at de originale hjul er for medtagne til at Danmarks Tekniske Museum tør lade vognen stå på dem. Men de er bevaret.

Det er for at understrege at det er ny hjul, at DTM lader dem være umalede.

**Bugatti på besøg**

Steen Jakobsen og Anders Ditlev Clausager oplyser at den meget moderne Bugatti på besøg i Roskilde har været en engelsk ejt type 252 fra ca. 1956, som der vist nok ellers kun er ét eksemplar til af – der befinder sig på museet i Mulhouse. Med andre ord meget sjælden. Karrosseriet kan dog være en kopi af det i Mulhouse. Det bekymrer Clausager lidt på ejerens vegne at der ikke er nogen britisk skattekvittering på forruden, kun et mærke fra Bugatti Owners Club.

**Crosley og Crossley**

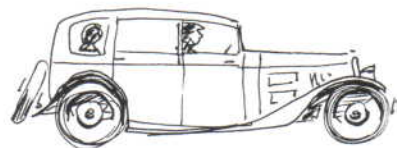
Jeg ved det udmærket, men det er det med at læse korrektur på sine egne tekster: Det engelske bilmærke hed Crossley med to gange S.

**Ny formand for V8**

Veteran Tidendes energiske medarbejder og svorne tilhænger af Ford V8 Hans Pedersen har afløst Svend Dråby som formand for Ford V8 Klub Danmark. Retfærdigvis skal det siges at Hans heller ikke har noget imod Renault og gerne kører i sin 4 GTL.

Klubben har et fint lille blad, som Birger Blakø redigerer, og nu også en hjemmeside.

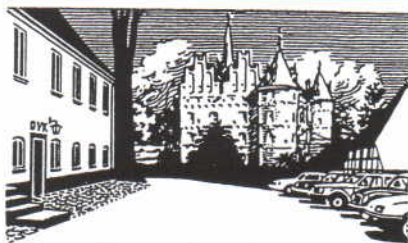
For øvrigt holder Ford V8-folkene sommermøde i weekenden 10.-11. juli, hvor Åge Louring lægger græsplæne til ved Jysk Automobil Museum i Gjern.







## FYN EGESKOV



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

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

Tirsdag den 29. juni kl. 19.30 præsentationsaften.

Juli – ingen møder – sommerferie.

Lørdag den 28. august Bison-Safari. Se andetsteds i bladet.

Tirsdag den 28. september kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 26. oktober kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 30. november kl. 19.00 (bemærk tidspunkt) julefrokost.

December: Ingen klubaften i julemåneden. På Egeskov genoptog Finn Vangsgaard i januar biblioteksaftenerne på forsøgsbasis. Der har været 3 til 6 medlemmer pr. aften. Vi holder nu pause til 1. tirsdag i september og håber på lidt større tilslutning derefter.

Venlig hilsen

John Jørgensen

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Husk bankløbene, se løbskalenderen.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen,  
tlf. 74415420.

## ØSTJYLLAND - RISTRUP

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

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Ristrup-afdelingen havde lørdag den 24. april arrangeret et virksomhedsbesøg hos ÅK Chrom i Højbjerg, Århus. P.E. Hansen skriver:

Indehaveren, Kim Sørensen, havde forbe-

redt besøget, således oplevede vi hvordan en ny kofanger til en Folkevogn blev forkromet. Med diverse affedtninger og skylninger fik kofangeren 60 min. i nikkelbadet og 3 min. i krombadet, derved blev der pålagt 60 my nikkel og 3 my krom.

En kunde havde indleveret en kofanger til en Opel Rekord, der består af fire dele. Kim Sørensen viste en ubehandlet del, en grovslebte, en finslebte og en poleret del. Jeg bemærkede at den ubehandlede del havde en bule. Ja, sagde Kim Sørensen, derfor kommer kunden i dag og får sin kofanger med hjem til opretning. Meget kan vi klare, men ikke buler. Derimod oplever vi at vi må rense undervognsbeskyttelse af, det tager tid og koster penge, det kunne kunden lige så godt selv gøre.

Slibe- og polerearbejdet hos forkromeren koster mandetimer. Man begynder med grove slibeband og fortsætter med finere og finere bånd og slutter med at polere med kludeskiver og polermasse. Jeg så båndet løb på en kludeskive. Kim Sørensen forklarede at man derved opnåede en fleksibilitet, således at man kunne slibe indadgående krumme overflader. Det lader sig ikke gøre hvis båndet

som normalt løber på en gummibelagt cylindrisk skive.

Tak til Kim Sørensen og familie fordi vi måtte komme, tak for svar på allehånde spørgsmål og tak for den flotte beværtning med øl/vand/kaffe og pølser.

Tirsdag den 6. juli kl. 18.30 – bemærk klokkeslæt – arrangeres som sædvanlig en hyggelig grillaften på plænen i Ristrup. Mens slagteren gør klar i parken kører vi en lille tur i omegnen i de gamle køretøjer. Kuvertprisen er kr. 120. Drikkevarer kan købes på stedet. Tilmelding absolut nødvendig senest fredag den 2. juli til Arne Jespersen eller Kaj Munkholm, derefter er der lukket for tilmelding. Se telefonnumre nedenfor.

Lørdag den 7. august: Reserver dagen til deltagelse i årets "Herregårdsløb".

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221736 (nyt nr)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

## ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Til vores klubmøde tirsdag den 27. april ankom Thom Bang Pedersen og vennerne standsmæssigt i hver sin flotte amerikaner-

bil. Med Thom forrest i hans åbne Corvette 1961. Selve mødet med Amerika-turen sørgede Kaj Dyring for via sin pc. Efterfølgende mange spørgsmål gav et fyldigt indtryk af de store forhold "over there", så vi andre kunne blive fristet til at prøve selv.

Til vores næste klubmøde, tirsdag den 25. maj kl. 19, kom Svend Draaby for at fortælle om bilerne i "Krøniken". Mere om det næste gang.

Vores klubmøde tirsdag den 22. juni bliver et hyggemøde med en kort rundtur på Stevns, og kaffe bagefter i haven.

Hilsen

Kai Wredstrøm

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

## BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

I sommerhalvåret mødes vi kl. 19.00 da vi ofte vil tage en køretur eller vi vil tage "i byen".

Ved mødet i april snakkede jeg med et par af vore nytilkomne mødedeltagere, som mente, det kunne være en god ide om vi over nogle møder gik bordet rundt og vi alle fortalte om vor baggrund i klubben, bilerne i garagen mm. I betragtning af at det er flere år siden vi gjorde noget lignende, finder jeg det er en rigtig god ide. Så på de følgende møder, hvor vi ikke har andet på programmet, vil jeg på forhånd aftale med 2-4 af os om at fortælle lidt om sig selv.

8. juli klubmøde. Vi mødes på havnen i Vejle. Herfra kører vi en omvej op til Hedensted og Kristian Langelund.

9.-11. juli Dampfestival i Vejle. Damptraktorer, damptrømler, dampskibe og anden dampdreven nostalgi samles til festival på og i Vejle Havn. Vi er inviteret med vore køretøjer den 10. juli.

12. august klubmøde. Vi mødes på Vandmøllens P-plads og kører til Pjedsted og besøger Frede og hans værksted. Medbring termokaffe og brød.

9. september klubmøde. Besøg hos Møller & Jochumsen i Horsens.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen



**MIDTJYLLAND -  
VESTERHEDE**

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

Mandag den 24. maj var vi en flok mænd samlet på Vestergård. Efter en gennemgang af nytilkomne biler (Austin A40 og Citroën B11) kørte vi en lille tur. Efter turen talte vi om nye tiltag i klubben og jeg gav et kort referat af turen til København 1. maj.

Henning Overgaard fra Vorbasse fandt i arkivet to bøger som bl.a. omhandlede en lille fransk bil, han er i gang med at lave.

Næste klubmøde bliver 28. juni. Kl. 18.30 starter vi i samlet flok fra Refshøjvej 49 og kører ud til Martin Andersen i Ådum. Vest- og nordfra kommende medlemmer kan køre direkte. Mødetid ca. kl. 19.15. Men aftenkaffen bliver på Vestergård. Tilmelding nødvendig.

Mandag den 26. juli: Tur ud i det blå.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen

**VESTJYLLAND - SPJALD**

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

Torsdag den 15. april var afdeling Spjald sammen med afdelingen i Vesterhede inviteret til Ella og Vagn Nielsen i Blåhøj. Vagn er en samler af mange ting, blandt andet 2 Ford A, en MG sportsvogn, en Citroën 2CV, 2 motorcykler, en Vespa scooter og et par knallerter, nogle gamle traktorer og 3 stationære motorer. Alt meget fint restaureret. Skønt at gå rundt i hans værksteder og se hvad han går og laver. Aftenen sluttede med et meget fint kaffebord i hans superfine garage. Tak til Ella og Vagn.

Hilsen Anton Sørensen

Torsdag 17. juni knallert- og biltur til hestevognssamling.

Juli ferie.

Søndag 1. august madpakketur for hele familien. Mødetid og sted senere.

Torsdag 19. august køretur til Marmorhuset i Tvis. Mødetid og sted senere.

Torsdag 16. september klubmøde.

Torsdag 21. oktober møde om Castrol olie. Tid og sted senere.

Torsdag 18. november klubmøde.

Fredag 3. december julefrokost.

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

**KØBENHAVN-  
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30.

Der er ingen særlige programmer ved møderne i Nærum i maj til september, men kom i gammel bil – og gør opmærksom på hvis du er ny og kommer første gang, så du kan blive budt velkommen.

....

Igen i år er der Ikea aftenløb, se løbskalenderen. Man møder mellem kl. 18 og 19 på parkeringspladsen, hvor kørevejledningen bliver udleveret. Løbet er gratis for medlemmer, men aftenkaffen er der tradition for at man betaler for. Afgang fra Vangede i april og august og fra Tåstrup i maj, juni og juli.

...

Igen i år vil der være havnemøder 2. torsdag i måneden.

Torsdag den 17. juni kl. 19-20 havnemøde på Roskilde Havn ved Vikingskibsmuseets parkering. Der vil være rig lejlighed til en passiar og en is eller hvad man foretrækker. Der er god tradition for at der på det sted møder en gevaldig masse køretøjer. For medlemmer uden gammelt køretøj er der mulighed for at se det i virkeligheden man ellers kun ser på billeder. Den lokale presse er underrettet om klubjubilæet.

Torsdag den 15. juli kl. 19-20 havnemøde i Køge, der kommer traditionelt mange køretøjer sydfra, dem vi sjældent ser ved arrangementer i Københavns-området. Så kom ud af busken og vis Køge-borgerne en masse gamle biler og motorcykler. Den lokale presse er underrettet om klubbens jubilæum.

Torsdag den 19. august kl. 19-20 Traditionen tro afsluttes havnetræffene på Ishøj Havn hos vort medlem Søren "Shipman" Jensen, Søhesten 7, hvor vi plejer at hygge os og der vil være kaffe og småkager eller øl og vand.

Venlig hilsen Claus Neble og Kim Polte.

...

SPIS I KLUBBEN: I Café l'Été serverer "Store Claus" fra kl. 19 "dagens ret", sandwich, gode vine, kolde øl og vand, friskmalt kaffe og hjemmebagt kage mm. Dagens ret i juli paella.

**Bison-Safari**

**Mødested Egeskov holder lørdag den 28. august kl. 9.30 madpakketur med start fra Fyns Kardan Center, Sandvadvej 22, 5210 Odense NV.**

Du finder det ved at køre ad Rugårdsvej til Korup og dreje ad Sandvadgyden mod Næsbyhoved Broby (hjørnet ved bilhandleren) – ca. 200 m. og derefter til højre ad Sandvadvej. Indehaveren, Ralf Stolzenbach, vil være vært ved morgenkaffen, og der vil være mulighed for at stille spørgsmål vedr. topstykkerenovering samt kardan.

Herfra køres ad små nordvestfynske veje til Ditlevdal Bisonfarm, hvor vi får rundvisning blandt de små søde bisoner. Der vil også være mulighed for at indtage sin medbragte mad, eller købe grillede bison-sandwich. Man kan også købe frosset bisonkød med hjem at medbringe en køletaske).

Bisonkødet fås i mange forskellige udskæringer og er ualmindelig mørt, lækkert og fedtfattigt.

Tilmelding til turen er nødvendig og kan foretages til en af arrangørerne, enten Poul Henning Lauritsen tlf. 65962428 eller John Jørgensen, tlf. 66181212

På gensyn!  
John



*Kai Wredstrøm fotograferede til mødet i Klippinge 27. april.*



# Engelske sportsvogne, før og nu

Af Henning Pryds

Hvorfor er engelske sportsvogne så populære? En gennemgang af listerne over nye medlemmer i VT (maj - december 2003) viser, at godt hver tiende har ladet sig registrere som ejer af en engelsk sportsvogn, i alt 13,3 %. Og det er ikke kun blandt DVK's medlemmer at interessen er synlig. Et blik på nettet viser også, at engelske sportsvognsklubber er blandt de mest udbredte og medlemsstærke af mærkeklubberne. Populariteten er stor, og selvom der i 1960'erne blev importeret en del, er der i dag langt flere engelske sportsvogne fra både 1950'erne og 1960'erne i Danmark end på noget tidligere tidspunkt.

*THE AUSTIN-HEALEY 100*

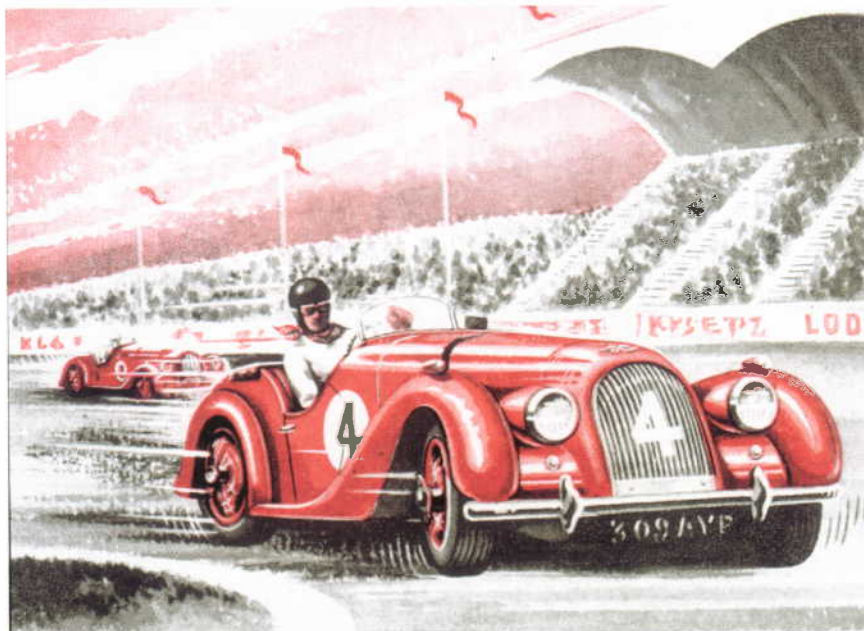


I 1950'erne, da de engelske sportsvogne virkelig havde deres guldalder, blev der kun solgt ganske få i Danmark. En dansk indregistreret engelsk sportsvogn var dengang et meget sjældent syn. Man skal nok heller ikke prøve at forklare den aktuelle interesse for engelske sportsvogne som et udtryk for vedligeholdelse af en national dansk bilhisto-

rie. Hvis det var tilfældet, skulle interessen samle sig om repræsentative mærker som Opel Rekord, VW Folkevogn, Ford Taunus og Morris 1000. Biler, den danske middelklasse faktisk kørte i, og som fyldte gadebilledet i de danske byer fra slutningen af 1950'erne. Men sådan er det jo ikke med vore interesser, de går deres egne veje. The love affair with

British Sportscars – som amerikanerne siger – må derfor betragtes på en anden måde.

Den engelske designer Penny Sparke fremhæver i *A Century of Car Design* (2001), at succesen for de engelske sportsvogne i 1950'erne skal ses som den engelske bilindustri's evne til at producere forskellige designtyper, der både udtrykker engelsk tradition og italiensk modernitet overfor en voksende og købedygtig amerikansk middelklasse, hvis livsstil er baseret på en solid tillid til fremtiden. Hvis Penny Sparke har ret, repræsenterer engelske sportsvogne et helt nyt fænomen i efterkrigsårene, som ikke bør sammenlignes med mellemkrigstidens produktion af "Sporting Cars" og "Sport Cars" til et nationalt hjemmemarked. Fænomenet engelske sportsvogne produceres alene med eksport for øje, for et internationalt marked, og det vil sige det amerikanske. I det fattige, krigstrætte og ødelagte Europa kan man kun drømme om den livsstil, den amerikanske middelklasse allerede i begyndelsen af 1950'erne udfolder. Blikket er stift rettet mod amerikanernes velstand og materielle fremgang,



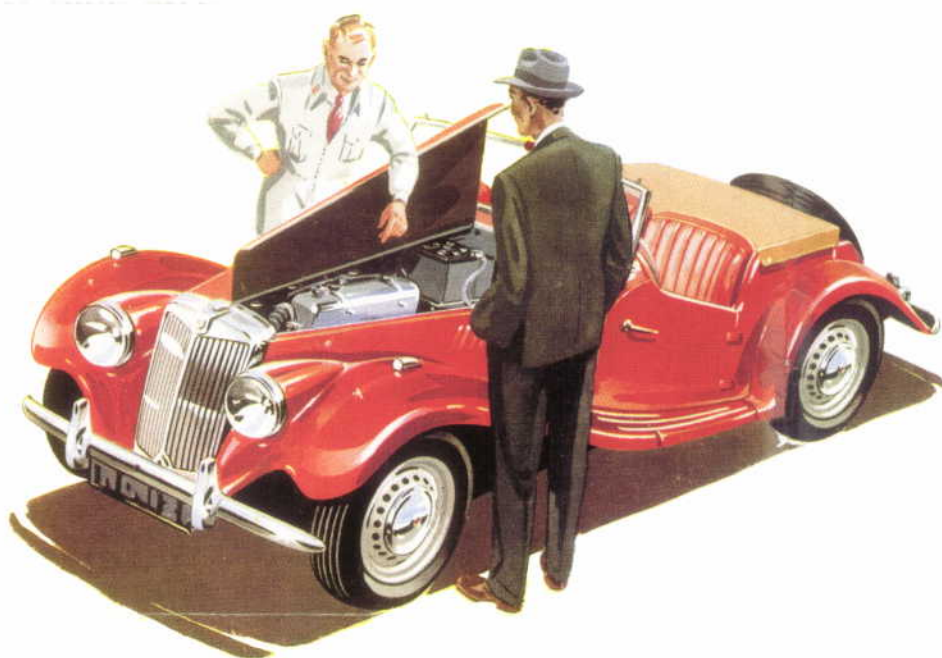




Budskabet til den unge køber synes at være: I en engelsk sportsvogn lægger du fortiden bag dig – og kører direkte ind i en løfterig fremtid, hvor vejen er brolagt med nye muligheder.

Ralph Stein hævder i *The Automobile Book* (1961/1967) at ordet "sportsvogn" først for alvor udbredtes og glider ind i det amerikanske sprog efter 2. verdenskrig, hvilket understreger Penny Sparkes påstand om, at engelske sportsvogne skal forstås som et helt nyt fænomen.

Hvad er en sportsvogn i 1950'erne? Ralph Stein citerer en definition fra 1952. Og den fortjener at blive gentaget her: "En sportsvogn er en maskine som bliver kørt for den rene fornøjelses skyld. Den skal være hurtig, den skal have optimale køreegenskaber, præcist styretøj, klæbe til vejen, kraftfulde bremses. Udsynet skal være perfekt, kraftige lygter. Den skal behage øjet - ikke nødvendigvis massepublikums, hvis smag er blevet ødelagt af Detroit's stylist - men kenderens øjne, ham med god smag. Med andre ord: Det skal




være en fornøjelse at køre den, alene for spændingen ved at køre den hurtigt." Det er denne kombination af formålsløs køreglæde, legende fritid, optimeret teknologisk overlegenhed, og ikke mindst den moderne stil, som den nye amerikanske middelklasse nu kan tillade sig.

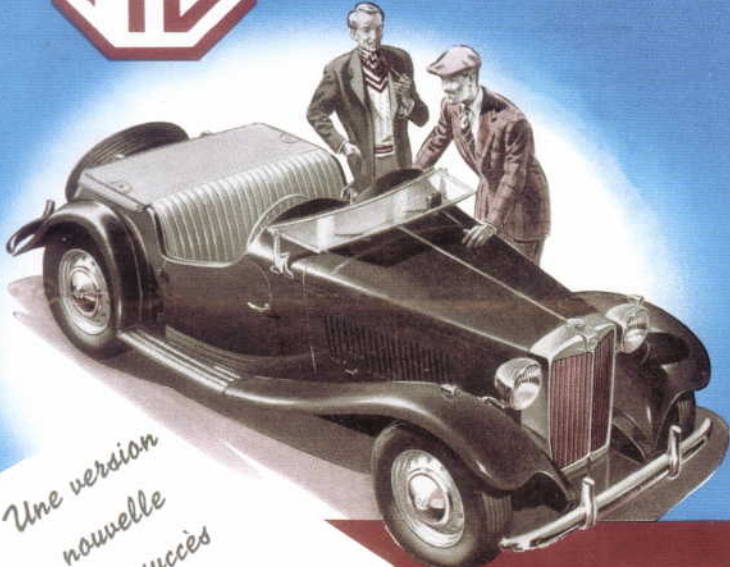
Ralph Stein tilføjer, i begyndelsen af 50'erne er der også noget Mr. Jekyll og Mr. Hyde over sportsvognen. På hverdage skal bilen kunne bruges som transportmiddel, og i weekenden skal den, når skærme, frontrude og kofangere er fjernet, forvandle sig til en sand racer på lukkede veje og baner. Amatørløb blomstrede i de amerikanske byer i begyndelsen af 1950'erne. Ralph Stein skriver: "Lige så snart de første engelske sportsvogne var blevet dumpet på havnen, tog de nye ejere og klaskede nogle tal på siderne og tog deres nyhervervelser til race". Både på øst- og vestkysten bliver der givet tilladelser til at køre løb i gaderne. I Californien køres de mest kendte amatørløb i Palm Springs, Golden Gate Park i San Francisco og Pebble Beach ved Carmel.

Men allerede i slutningen af 50'erne er det ved at være overstået med amatør-sporten, hvilket skal ses i sammenhæng med, at de mindre, private importører og forhandlere af sportsvogne langsomt erstattes af bilindustriens eget distributions- og forhandlernet. Sportsvogne til gadebrug er ikke længere specialiserede nok til at tage konkurrencen op på banerne, og løbsbilerne er blevet for specialiserede til gadebrug. De professionelle tager over, og løbene flyttes til lukkede baner og flyvepladser. Flyvepladsen Sebring i Florida er nok en af de mere kendte fra den tid. Og i begyndelsen af 1960'erne bruger middelklas-


*Nous présentons la nouvelle*



**TD SERIES**  
**MIDGET**



*Une version nouvelle d'un succès mondial*







Elegant engelsk Nyhed —  
Jaguar XK120 — en smuk  
Krydsning af amerikanske,  
engelske og italienske  
Linier i Karrosseriet.

**Motor**



45. Aargang - 4. Februar 1950 - Nr.

UDGIVET AF FORENEDE DANSKE MOTOREJERE

3

sen sportsvognen til indkøb i supermarkedet. Kun stilen er tilbage. For nogle havde det hele tiden været et spørgsmål om stil. En læser fra New York skriver i 1948 i *The Autocar*, at kun få er interesseret i billøb, men mange amerikanere ville elske at have en sportsvogn, dvs. en bil med et sportsligt design og til en moderat pris. Læseren håber på vegne af amerikanerne, at det vil lykkes for den engelske bilindustri at producere sportsvogne med disse egenskaber.

Der er forskellige grunde til at det er engelske sportsvogne, der fra begyndelsen dominerer det amerikanske marked. Ralph Stein er overrasket over, at det så hurtigt lykkedes den engelske bilindustri at få en sportsvognsproduktion i gang. Det skyldes især to forhold i England: For det første erfaringen fra afslutningen af 1. verdenskrig, hvor omstillingen fra krigsproduktion til civil produktion kom sent i gang og derfor forårsagede massearbejdsløshed, hvor-

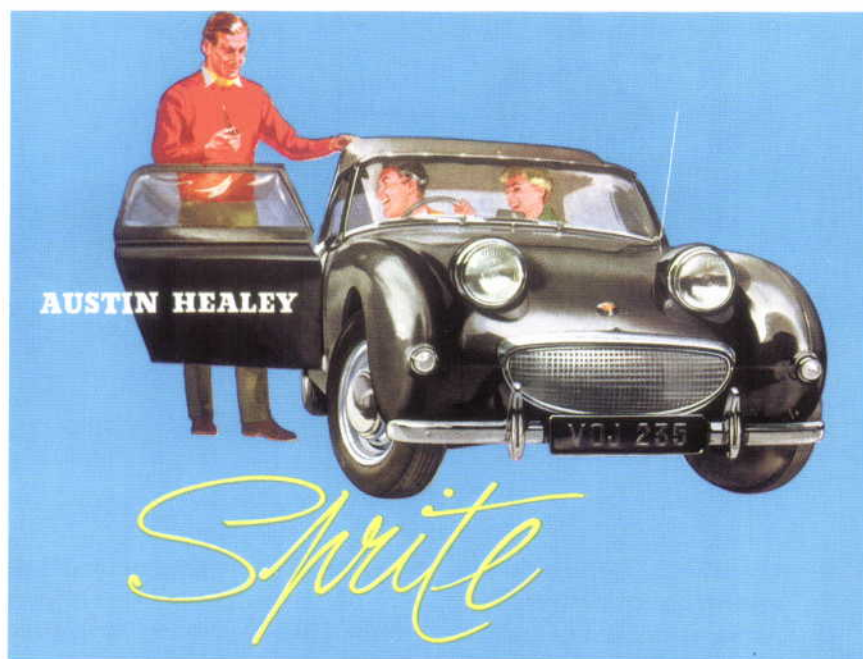
for englændere allerede i de sidste krigsår af 2. verdenskrig begynder at planlægge og omstille produktionen. For det andet, at princippet om "at eksportere eller dø" fastholder en lovgivning, der kun giver bilindustrien adgang til bl.a. stål, hvis eksporten udgør 50% af produktionen. Det drejer sig om at tjene valuta hjem. Og valuta er i slutningen af 1940'erne lig med dollar.

Ifølge Ralph Stein er det MG TC der indleder kærlighedsaffæren, idet dens køreegenskaber er en lettelse for amerikanerne, som er vant til det langsomme og bløde styretøj i de kasseagtige vogne fra Detroit i 1940'erne. Alligevel er Ralph Stein reserveret overfor den engelske sportsvognsinvasion. Han mener, at den engelske succes alene kan begrundes i prisen. Fordi, som han skriver, lige så snart de engelske bilmagasiner får konkurrence fra amerikanske bilmagasiner som *Road and Track* og *Car and Driver* lærer amerikanerne hur-

tigt at værdsætte de mere sofistikerede sportsvogne - som Mercedes-Benz og Porscher fra Tyskland, og de italienske mærker som Cisitalia, Alfa Romeo og Maserati, der kommer i produktion i begyndelsen af 50'erne. Det er jeg nu ikke enig med Ralph Stein i, idet den øgede import af kontinentale sportsvogne fra omkring 1952-55 sker samtidig med en nærmest eksplosiv forøgelse af importen af engelske sportsvogne (de store volumensælgere som TR3, Austin-Healey og MG TD og MG A markedsføres først i 1953-55), hvilket kun kan forklares ved, at de billige engelske sportsvogne primært appellerer til unge i den opadstræbende del af middelklassen - og de kontinentale sportsvogne til den mere velhavende del. Med andre ord: Sportsvognskulturen breder sig ud i større dele af det amerikanske samfund.

En tredje grund til at engelske sportsvogne får succes er deres nationale karakter. England havde i mellemkrigstiden til forskel fra det kontinentale Europa ikke alene en meget velhavende overklasse, men også en stor og veluddannet middelklasse med bilsportsinteresser. Derfor kunne englænderne ved siden af de håndbyggede, store og kratfulde vogne som Bentley og Invicta, også fremstille små og relativt billige sportsvogne for middelklassen. Da de ikke blev bygget med eksport for øje var de tilpasset de engelske veje med deres sving og kurver. De typiske førkrigsmodeller for middelklassen var M.G., H.R.G, Austin og Singer. Kun Frankrig havde en sammenlignelig social struktur. Middelklassen i mellemkrigstidens Tyskland havde ikke samme økonomiske muligheder, hvorfor det var stats- og fabriksstøttede grand prix vogne, der tegnede billedet af en sofistikeret bilteknologi (dog undtaget BMW 328, som ikke var statsstøttet). I Italien var det primært Alfa-Romeo, der dominerede med sine grand prix-vogne. Men uden en middelkasse til at købe biler var Italien heller ikke parat til at gå ind på det internationale marked lige efter krigen. Disse nationale forskelle illustrerer, at England allerede med sine traditioner fra mellemkrigstiden havde et sportsvognsprodukt, der kunne tilfredsstille den nye middelklasse i USA. Det skulle - som Penny Sparke hævder - blot tilsættes et moderne italiensk design.





405, Aston Martin, Frazer-Nash, AC "Ace", Austin-Healey og Swallow Dorette. På kontinentet - hvor bilfabrikerne har stolte sportsvognstraditioner fra de dage, "hvor der også i Europa levede velhavere, som kunne tillade sig at eje biler som legetøj", men nu må de som de engelske fabrikker og konkurrenter basere deres produktion for det amerikanske marked." I Tyskland er det Mercedes-Benz 190 SL og 300 SL og Porsche der fremhæves. Men det er især fra Italien at mærkerne Alfa-Romeo, Fiat, Ferrari, Cisitalia, Nardi og Osca gør sig bemærkede. Som det fremgår af Bil-Aarbogen følger man med i, hvad der sker ude i verden.

Det gør man også i Skandinavisk Motor Journal, hvor man i 1948 kan se billedet af en Jaguar XK 120, og samme år skrives om Frazer-Nash sportsvognen .. "prisen bliver i England ca. 40.000 kr., saa der er vist desværre næppe haab om at faa nogen Frazer-Nash her til landet foreløbig." I 1952-54 bringes en serie om sportsvogne: MG's historie, om Porsche 356, Gordini sportsvognen osv., og her er formodentlig tale om oversættelser af engelske artikler. Ligeledes vises billeder af sportsvogne fra de internationale biludstillinger, f.eks. om Nash-Healey i Chicago 1952. I 1954 vises på biludstillingen i Forum første gang en Austin-Healey (2 år efter Earls Court udstillingen) og den nye Corvette "plastikmodel" fra GM, der dog antages at være en prototype uden fremtid. Sportsvognen er noget danskerne læser om på samme måde som om de store løb Mille Miglia og Carrera Panamericana.

En annonce i Skandinavisk Motor Jour-

Man skal heller ikke undervurdere de engelsk-amerikanske relationer og den kulturudveksling der fandt sted under krigen. I de sidste år af krigen er der mere end en million amerikanske soldater på baserne i England. Og efter krigen er der en massiv tilstedeværelse af amerikanske soldater i hele Europa. Derfor er det nok heller ingen tilfældighed, at Donald Healey med sin sikre næse for public relation sikrede sig det direkte salg af Austin-Healey, i første produktionsår til de amerikanske styrker i England. Ligesom han plejede venskabelige forbindelser med officerer i den amerikanske hær og flyvevåben.

Engelske sportsvogne kommer til Danmark i to omgange, i to faser. Første gang dengang bilerne rullede af samlebåndene og fandt vej til biludstillinger, presse og bilmagasiner. I begyndelsen af 1950'erne er det danske samfund stadig relativt fattigt landbrugssamfund, mærket af krigsøkonomi med varemangel, valutarestriktioner (købstilladelser) og en betydelig omsætningsafgift på biler. Det sætter en naturlig grænse for salget af noget så overflødigt som sportsvogne. Middelklassen kunne vælge, hvis den overhovedet havde et valg, mellem en BSA motorcykel, evt. med sidevogn, og en Renault 4 CV. Sportsvogne var noget man i Danmark så på biludstillinger, på billeder og læste om. Noget der var ude i verden, men absolut

ikke herhjemme. For familien Danmark introducerede Hvem, Hvad, Hvor første gang en illustreret oversigt om sportsvogne i 1955. Året før kunne man i Bil-Aarbogen (1954) læse, at bilindustrien nu er ved at kunne dække det efterkrigstidshungrende publikums behov for personbiler, hvorfor. "adskillige fabrikker har vendt interessen mod sportsvognsmarkedet, der særlig i USA har haft en stigende betydning de sidste år." Og videre hedder det, at "det amerikanske sportsvognsmarked har i de sidste 4-5 år faktisk været grundlaget for mange europæiske fabrikkers produktion på dette felt. England har hjemtaget hundreder og atter hundreder af millioner dollars ved at eksportere hurtiggående, særprægede vogne." De særprægede vogne er mærker som Jaguar XK, Nash-Healey, MG TF, Triumph TR2, Bristol





nal fra Bosch illustrerer fint danskernes forhold til det nye, moderne fænomen: Sportsvognene. En kvinde klædt i tidens moderne New Look - der mode-mæssigt svarer til tidens italienske bil-design - står i den åbne dør til en MG. MG'en er i modsætning til fotografiet af kvinden kun tegnet i omrids. Hvorfor det ser ud som om, hun inviterer på en køretur i en bil, som endnu ikke er der. Og det er præcis tilfældet omkring 1952-54. Danskerne må vente. Og medens vi venter, tilfredsstill vi vores forestillinger, fantasi og drømme med billeder og læsestof fra den store verden.

Anden gang engelske sportsvogne for alvor kommer til Danmark er i begyndelsen af 1980'erne. Omkring 1980 er man kommet sig over sig over 1970'ernes oliekrise og økonomiske nedture. Det engelske magasin Classic and Sports Cars, der udkommer fra begyndelsen af 1980'erne og som i dag når mere end 1 million europæiske og amerikanske læsere, er et eksempel på, hvor udbredt interessen er for de engelske sportsvogne. Man kan sige, at englænderne for anden gang og med meget stor dygtighed har formået at markedsføre den engelske sportsvogn. Nu i form af "Classics" og "Heritage", eller som tyskerne siger en "Oldti-



mer-scene". Engelske sportsvogne er blevet til historie og til overleveret tradition. Og det er igen blevet til en engelsk millionforretning i turisme, produktion, service og handel.

Importen af engelske sportsvogne fra primært USA er øget gennem 1980'erne og 1990'erne. Danskere - som andre europæere og amerikanere - genopfinder på forskellig vis de traditioner, som i 1950'erne var forbundet med de engelske sportsvogne. F.eks. er Brooklands Racetrack, som allerede blev lukket før krigen - og som i Skandinavisk Motor Journal i 1949-50 beskrives historisk - blevet genåbnet som samlingspunkt for internationale sportsvognstræf. Klassisk Le Mans og Mille Miglia følges med interesse. Og i København har man nu et par gange genoptaget den amerikanske tradition fra 1950'erne med amatør-gadeløb i byen.

Nogle vil kalde det nostalgi. Andre vil pege på, at det ikke har ret meget at gøre med dansk bilhistorie. Men måske skulle man besinde sig på, at glæden ved og interessen for de engelske sportsvogne, i anden omgang, da de virkelig kom til Danmark fra USA, i sig selv er udtryk for en fornyet dansk - og international - bilkultur, baseret på akkurat de samme forestillinger, som begyndte det hele: den rene køreglæde.

Så - næste gang der trykkes på startknappen i Healey'en eller trækkes i starteren på MG A'en kan man jo tænke på, at designet skyldes en engelsk fortolkning af moderne italiensk bil-design, tilpasset amerikanernes forestillinger om en løfterig fremtid i velstand. Og at det er standardkomponenterne fra Standard-Triumph og BMC's hylde under karrossen, der dengang som i dag gør det muligt - at køre for den rene fornøjelses skyld.







## Det er fyrré år siden

En sommerlrdag i 1964 lå der i postkassen en forsendelse i en kuvert fra grossistfirmaet Tage Schouboe. Ganske vist havde jeg job i fjernsynsfabrikken Arenas udviklingsafdeling og firmaet handlede med Schouboe, men hvad ville de mig? Nuvel, jeg åbnede konvolutten og den indeholdt Bilhistorisk Tidsskrift mærket 1. juni 1964, men uden nummer, nummereringen kom til senere ved nr. 6 i 1965. Bladet var i A5 format med 12 sider og bogtryk. Inden dette blad havde jeg med uregelmæssighed modtaget to BhT, duplikeret i A4 format, det skal nævnes at jeg blev medlem i 1962.

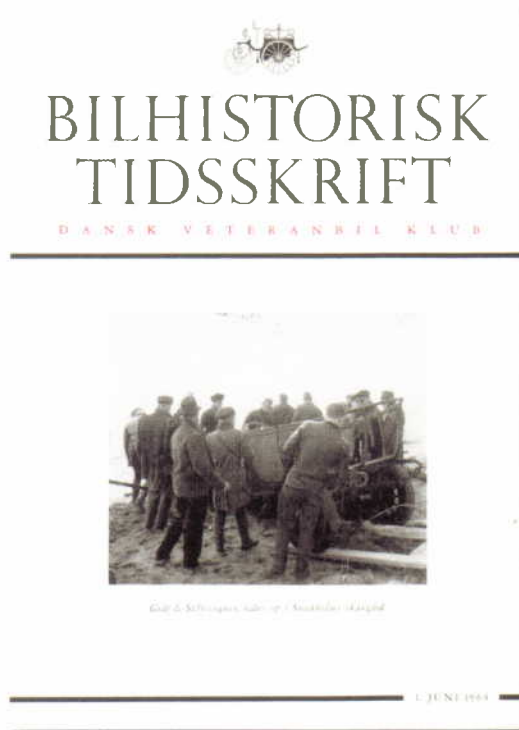
Det ny BhT havde en redaktion på syv medlemmer, C.E. Andersen, Ry Andersen, H.J. Beier, Jørgen Graae og Jørgen Sestoft, disse fem var "overtaget" fra det gamle BhT, og to nye, Kjeld Schouboe og Ole Emil Riisager. Og det var de to nye, der mente at der måtte ske en ændring i bladudgivelsen med større regelmæssighed.

Fra 1964 til 1996 udkom 124 BhT, et i hvert kvartal, kun et enkelt år er det kun blevet til tre blade.

Ankermand gennem årene har været Riisager, mere eller mindre hjulpet af skiftende redaktionsmedlemmer. Og Riisager sørger stadig for at klubbens medlemmer får et blad, nu hver måned, i et ganske andet udstyr og omgang, muliggjort ved trykketeknikkens udvikling. Nu vil Riisager opponere og sige at han ikke har været redaktør i fyrré år, og det er for så vidt rigtigt.

I 1995 besluttede den daværende bestyrelse under Poul Suhrs formandskab at klubbens to publikationer, det månedlige Veteran Tidende i A5 format og Bilhistorisk Tidsskrift, skulle ændres til det nye Veteran Tidende. Suhr fik kontakt med Ole Callesen, som påtog sig layout, sats og repro, og Riisagers rolle som redaktør ophørte, idet Suhr påtog sig redaktionsopgaven. Da Suhr forlod formandsposten i klubben blev redaktionen overtaget af Steffen Frlich, men efter et kort mellem spil var Riisager tilbage i redaktrstolen.

Vel ved jeg at man kun kan tale om 40-års jubilæum, hvis man har virket ubrudt i fyrré år. Men det står fast at Riisager sammen med Schouboe tog initiativet til at få en værdsat publikation på skinner for fyrré år siden. Uden Riisagers enorme præstation for at skrive og illustrere bilhistorien,



særlig den danske, som står hans hjerte nærmest, var vi en unik bladsamling fattigere. Få, om nogen, klubblade har en redaktør der har holdt fanen højt i så mange år.

Tusind tak Ole.  
P.E. Hansen

Ja selv tak og skulle det være en anden gang. For lige også at sætte historieskrivningen på skinner mener jeg at det var Kjeld som tog initiativet dengang i 1964, det var i høj grad ham som var den praktiske mand, og der skal da også lige gives en blomst til vor mangeårige trykker, hvor det lykkedes at slide os igennem tre generationer Eilertsen. Det skal også nævnes at P.E. Hansen selv har været en uundværlig medarbejder på BhT og VT igennem årene. Når jeg fraskrev mig redaktrhvervet pr. nytår 1997 var det fordi bladet nu skulle komme hver måned, jeg var endnu aktiv i DR. Derefter fungerede jeg i nogle år som "historisk redaktør" og for øvrigt fra sommeren 97 som pernittegrynet korrekturlæser.  
O.E. Riisager





# NSU Prinz 4 1972

Tekst og foto: Hans Pedersen

**Historien om NSU er et rigtigt eventyr, et eventyr der begynder så godt, men ender så skidt. I eventyret indgår der alle de forhold, der gør det til et rigtigt eventyr, nemlig en spændende begyndelse, store visioner, gode ideer, to verdenskrige, op- og nedture med økonomien, produkter lige fra strikkemaskiner til cykler, motorcykler og biler.**







Det hele indledtes den 27. juli 1873, Christian Schmidt og Heinrich Stoll begyndte som selvstændige med en produktion af strikkemaskiner i byen Riedlingen i Tyskland. De købte en brugt engelsk drejebænk og installerede den i en gammel bygning.

Firmaet Mechanische Werkstätte zur Herstellung von Strickmaschinen var hermed grundlagt, men allerede i april 1880 flyttede de virksomheden til Neckarsulm. På det tidspunkt havde Heinrich Stoll forladt firmaet, idet partnerskabet med Christian Schmidt ikke fungerede tilfredsstillende.

Christian Schmidt fortsætter alene, men bliver meget syg i begyndelsen af 1880'erne, og han dør i 1884, kun 39 år gammel.

Firmaet fortsætter med forskellige ledere og begynder i 1886 at fremstille cykler. Modellen var en såkaldt "højcykel" eller "væltepeter" om man vil. Samtidig ændres firmanavnet til Neckarsulm Fahrradwerke AG.

Fra 1892 brugte man navnet NSU som firmamærke, det var telegramforkortelsen for bynavnet Neckarsulm.

På et tidligt tidspunkt blev fabrikken involveret i bilproduktion, idet man fremstillede rammer til Gottlieb Daimlers "Stahlradwagen" fra 1889.

Fra 1905 fremstillede NSU den belgiske bil Pipe på licens. Det var en avanceret

bil med en 4-cyl. topventilet motor, men bilen var dog alt for dyr, og NSU op-sagde aftalen i 1906. Herefter byggede man biler af egen konstruktion.

Så tidligt som i 1920 arbejdede der mere end 10.000 personer på NSU fabrikken.

I perioden 1931 til 1957 blev der ikke fremstillet NSU biler, dog byggede fabrikken i ca. 1933/34 3 stk. prototyper af en konstruktion af Ferdinand Porsche, med boksermotor i hækken, faktisk den umiddelbare forgænger for VW. Men NSU trak sig ud af projektet pga. Adolf Hitlers særlige planer med VW-projektet.

Fabrikken ændrede navn nogle gange i løbet af sin levetid, bl.a. fordi man gik fra strikkemaskiner til cykler, til biler, til motorcykler og til sidst biler igen. Fabrikens sidste registrerede navn var NSU Motorenwerke Aktiengesellschaft, Neckarsulm. Firmaets varemærke ændrede sig også gennem tiderne.

Med så lang en historie oplevede NSU to verdenskrige. Under 1. verdenskrig tjente fabrikken gode penge, idet den fremstillede køretøjer til militæret. Under 2. verdenskrig blev NSU fabrikken bombet to gange, sidste gang den 1. marts 1945, hvor fabrikken blev bombet ganske betragteligt og led temmelig omfattende skader.

Og netop i årene lige efter 2. verdenskrig

kæmpede NSU fabrikken for sin overlevelse. Problemerne var store, bygninger og maskiner var skadede, Tyskland var sat under administration, der var mangel på råmaterialer og selv noget så basalt som madvarer var et problem. Valutaen bestod stadig af de værdiløse "Reichmark". Man var dog klar over, at produktionen af motorcykler igen skulle i gang, men der var en begrænsning på hvor store motorer der måtte fremstilles. Først var det 60 ccm, men det blev i 1947 sat op til 100 ccm, og langt om længe i foråret 1949 kom den første efterkrigsmodel fra NSU, model Fox med en 100 ccm firetaktsmotor, straks suppleret med en totaktsmodel med lidt større motor. Efterspørgslen kom også omgående, på et tidspunkt var der 8 måneders leveringstid. Valutareformen den 20. juni 1948 havde også hjulpet på forholdene, den nye D-Mark afløste de værdiløse "Reichmark". Herefter gik det stærkt, i 1956 fremstillede NSU ca. 350.000 2-hjulede køretøjer. Det blev også det største år, thi tendensen var klar, tyskerne var begyndt at stige om til 4-hjulede små biler.

Perioden mellem de to krige var heller ikke let for NSU. Firmaet var ekspanderet kraftigt i 1920'erne, men blev ved årtiets slutning ramt af de finanstransaktioner, som blev udført af spekulanten Jakob Schapiro, og dernæst





af den økonomiske verdenskrise efter oktober 1929. Jakob Schapiro havde aktiemajoriteten i NSU, men i 1928 måtte Dresdner Bank overtage 51% af aktiekapitalen. NSU fabrikken i Heilbronn blev i 1928 solgt til Fiat i Italien. Fiat satte en produktion i gang af bl.a. Fiat modeller til det tyske marked under navnet NSU-Fiat. Indtil 1931 blev der dog fremstillet nogle få NSU biler på fabrikken i Heilbronn.

Denne handel mellem NSU og Fiat bevirkede senere juridisk tvivl om brugen af navnet NSU. Da NSU optog produktionen af NSU Prinz I i 1958 begyndte balladen om navnet, men i 1959 skiftede NSU-Fiat navn til Neckar. Dog fastholdt man rettighederne til at anvende begge navne. Først så sent som i 1966 afstod Fiat alle krav på navnet

NSU, og herefter benyttede man kun navnet Neckar.

NSU fabrikken blev i 1969 solgt til VW og blev slået sammen med Audi, en af fabrikkerne i det gamle Auto-Union (de andre var bl.a. DKW, Wanderer og Horch). NSU navnet forsvandt med de små hækmotorbiler i 1972/73, og helt og fuldstændig i 1977, da NSU RO 80 udgik af programmet.

Lige op til fusionen havde NSU udviklet den helt nye NSU K70. Over natten blev navnet ændret til VW K70.

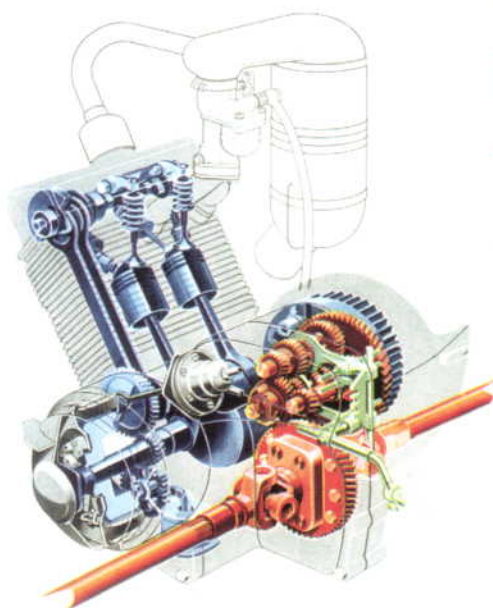
VW's berømte VW 1303 kørte jo også på sidste vers, og da efterfølgeren VW Golf kom i 1975 var den jo monteret med en vandkølet 4-cyl. motor, fremstillet af de tidligere NSU ingeniører. Det siger rygterne i hvert fald. Og det skal jo nok passe, idet VW ikke havde

erfaring med vandkølede motorer. NSU havde jo allerede en vandkølet motor i sin NSU K70, der i sidste øjeblik blev til en VW K70.

NSU blev særlig kendt for sine motorcykler, og midt i 1950'erne var netop NSU verdens største motorcykelfabrik. Hver måned fremstillede NSU mere end 30.000 2-hjulede køretøjer. Ganske imponerende også set med nutidens øjne. Mange husker NSU Quick, Fox (i de to varianter), Konsul, Super-Fox, NSU Lux, Max, NSU Quickly (knal-lerter), Prima scootere. Konsul var en videreførelse af en af NSU's gedigne førkrigs-modeller, flere af de andre var banebrydende nyskabelser både hvad stielkonstruktion og motorer angik. Modellerne var nogenlunde ligeligt fordelt på to- og firetaktere.

Men naturligvis kunne NSU se, at der skete meget på markedet for de små biler dengang i 1950'erne. På det tyske marked var der et hav af små biler, bl.a. Goggomobil, BMW Isetta kabinescooter, Lloyd m.fl. Salget af motorcykler havde efterhånden toppet og fra ca. 1955 begyndte salget at falde drastisk. Økonomien blandt folk var efterhånden blevet så stabil, at mange kunne købe en lille bil, der trods alt var bedre end et 2-hjulet køretøj.

Derfor var det helt naturligt, at man på direktionssiden hos NSU begyndte at spekulere i fremstillingen af en lille bil. De første tanker kredsede omkring en 3-hjulet kabinescooter, men det blev som bekendt til den lille NSU Prinz, der blev vist som prototype i 1957. Og det var en rigtig bil med 4 hjul, men kigger



*Motoren i Prinz er en luftkølet twin med overliggende knastaksel, så at sige en fordoblet Max-motor. Man ser tydeligt det særprægede system, hvor knastakslen drives med skubbestænger og excentrikker. Prinz 4 fik en registerkarburator, som har flere strålespidser, der åbner efterhånden som man træder på speederen. Den gamle redaktør havde en tilbøjelighed til at få skidt i dysen, så skruede man den lige ud og stak et stridt skæghår igennem!*





man godt på bagpartiet og studerer man fabrikkens første tegninger, så er det helt tydeligt, at det egentligt skulle have været en 3-hjulet kabinescooter.

(Bagruden på Prinz I, II og III drejer hele vejen rundt, som på en Studebaker, og vognen var så lille at man fra førersædet uden besvær kunne tørre dug af den. Red.)

Den første NSU Prinz går i produktion i marts 1958, men var fremkomsten noget primitiv, idet den havde klokoblinger i transmissionen. Det var dog forandret allerede på Prinz II. (Derimod var køreegenskaberne fremragende for en vogn med hækmotor, og motoren var sensationel, det var en twin-udgave af motoren fra motorcykelmodellen Max med overliggende knastaksel, drevet med skubbestænger og excentrikker. Utrættelig og omgængelig, NSU havde det princip for Prinz'erne at årets model altid skulle hamle op med VW i topfart og acceleration, uanset at motoren kun var halvt så stor. Og det kunne de. Ydermere var Prinz 4 utroligt rummelig og med et meget stort bagagerum fortill og en nyttelast af samme størrelse som egenvægten. Red. – som kørte Prinz II og 4 i 7 år).

De øvrige tyske producenter af små biler kom samtidig med andre rappe små biler. Goggomobil lod sine små totakter afløse af Goggomobil T700 med motor foran og BMW var på markedet med den smukke BMW 700 med hækmotor. Lloyd var med helt fremme med sin Isabella med motor foran og med forhjulstræk. Også DKW var godt fremme med sin DKW Junior.

NSU var nu også bilproducent, men der skulle ske noget, hvis de skulle klare skærene. Den lille NSU Prinz, senere også Prinz II og III, var i det lange løb ikke tilstrækkeligt.

I marts 1960 tog bestyrelsesmedlem hos NSU Frankenberger, chefkonstruktør Roder og fabriksdirektør Sussner til Genfer Automobiludstillingen for at se på deres konkurrenter.

De vandrede rundt på den store udstilling, og pludselig kom de til General Motors stand, hvor Chevrolet Corvair blev vist for første gang i Europa. Efter amerikanske forhold var den noget speciel med en luftkølet hækmotor.

De tre herrer fra NSU blev hurtigt enige om, at denne Chevrolet Corvair var flot og ikke mindst velegnet som model for en ny og større NSU Prinz. Et par

dage efter at de var kommet hjem fra biludstillingen bankede chefkonstruktør Roder på døren til designer Luthes kontor og sagde: "Kan De lave en skitse til en ny lille bil med et design som Chevrolet Corvair?" Luthe svarede: "Ja, naturligvis, hvornår skal skitsen være færdig?" Og Roder svarede: "kl. 14.00 i eftermiddag".

Og sådan blev det. 30. april 1960 stod der en træmodel færdig af den nye NSU Prinz 4, og 10. oktober samme år var en prototype færdig. Senere kom yderligere 20 stk. prototyper.

Forinden havde NSU via en mellemmand naturligvis indkøbt en Chevrolet Corvair brugt i Frankrig, så man i fred og ro kunne studere bilens design.

Industrispionage kendte man allerede dengang. Bl.a. arbejdede der en søn af en tidligere chef hos Alfa Romeo som praktikant hos NSU, endda i forsøgsafdelingen. Samme søn havde også kontakter til Fiat og Simca, så mange vidste besked med den nye NSU Prinz 4.



Fotos af den nye Prinz 4 skabte total forvirring. Nogle aviser beskrev den som en helt ny BMW.

Og så endelig den 27. juni 1961 blev NSU Prinz 4 præsenteret, og i begyndelsen af juli hentede omkring 1.100 forhandlere hver sin demo-bil. Og i september blev den vist på den store IAA biludstilling.

Et eventyr var godt i gang og varede indtil den sidste NSU Prinz 4 blev fremstillet i april 1973, men forinden var der sket en masse interessante ting. Det blev jo ikke kun til NSU Prinz 4, den udviklede sig til større modeller som Prinz 1000, Prinz 1000 TT, NSU 1200 TT, NSU 1000 TTS, NSU 110, NSU 1200 m.fl. Alle aflæggere af den lille Prinz 4. Hertil også den elegante Sport-Prinz og den åbne Spider med Wankel-motor, der kom på markedet i 1964.

På biludstillingen i Frankfurt i 1967 viste NSU fabrikken virkelig sin styrke indenfor bilproduktion. Her præsenterede de NSU'en over alle NSU'er, nemlig den store NSU RO 80, en meget avanceret bil med Wankel-motor og med det futuristiske design så flot, at det stadig efter min mening kan hamle op med nutidens biler. Dog havde NSU problemer med den nye Wankel motor, først og fremmest med tætningsringene. Det kostede fabrikken en masse penge på reklamationskontoen.

VW lod NSU RO 80 udgå i 1977, og de sidste modeller forlod samlebåndet side om side med Audi 100.

NSU-epoken var nu helt og aldeles forbi, men den sluttede i fin stil da VW overtog

NSU i 1969. På det tidspunkt var der ca. 12.500 ansatte, og de havde flotte biler på programmet. NSU havde i årene 1960 og frem til 1969 forsøgt at finde en passende partner, men altså forgæves. Selv fra American Motor Corporation (AMC) i USA kom der folk og kiggede på fabrikken, men de rejste hjem igen uden nogen sinde at give et svar. NSU havde også været i forbindelse med Alfa

Romeo, Fiat, Simca, Citroën, Mazda og British Leyland Motor Company i England. Også Volvo blev lidt involveret, da man begyndte fremstillingen af Volvo P1800. Volvo sendte en prototype til NSU fabrikken for at få et tilbud på fremstillingen af karrosseriet, men tilbudet var for højt, og som vi ved i dag blev Volvo karrosseriet fremstillet af Pressed Steel i England. Og slutningen på historien med NSU blev altså VW's overtagelse.

Bilproduktionen hos NSU fra 1957 til 1977 androg 1.367.196 biler.

Produktionen af motorcykler, knallerter og scootere 1945-1965 blev til lige knap 2 mill. køretøjer. Hertil skal lægges produktionen 1901-1941, der formentlig androg nogle hundrede tusinde.

Ganske utroligt, og jeg kan ikke lade være med at tænke på, hvad der var sket, såfremt NSU fabrikken havde fortsat som selvstændig fabrik også efter 1969.

Men tilbage til nutiden, hvor der jo heldigvis findes mennesker, der værner om alle de gamle NSU køretøjer, bl.a. ejeren af månedens køretøj, NSU Prinz







4 fra 1972, Erling Nielsen i Timring i Vestjylland. Hans første bil var en NSU Prinz I, og interessen for NSU blev fastholdt gennem årene. Den fine blå Prinz 4 overtog Erling i 1984. Den havde kun haft én ejer fra ny og havde kørt ca. 90.000 km. Den skulle dog reparerer, hvilket ikke var noget problem for Erling, der var og er mekaniker med egen forretning. I dag står bilen næsten som ny i den originale blå farve og med de originale sorte nummerplader, der blev monteret den 19. januar 1972, da bilen var fabriksny.

Det er jo tydeligt at se, at designet er taget direkte fra Chevrolet Corvaire, det er en køn lille bil, og den får mig til at tænke på tiden dengang i 1972. Du milde – det er jo 32 år siden. Når jeg ser sådan en Prinz 4, rører ved den, kører i den, ja så dukker der mange minder op. Pludselig husker man den musik, man spillede i bilerne dengang, da også autoradio og båndspiller var ret nyt for menigmand. Jeg husker pludselig også de biludstillinger, jeg besøgte dengang, samt diverse autoforhandlere. Små hyggelige salgslokaler, hvor man ved evt. bilkøb kunne blive ekstra tilfreds med et sæt måtter eller lignende. Bilsælgeren skrev en kvittering eller kontrakt på et ark papir. Med kuglepen eller hvis man var særlig avanceret, så måske på en Remington skrivemaskine. En stor kontrast til nutidens kæmpe store bilhuse, hvor det hele foregår lidt mere upersonligt. Mødet med NSU'en får mig også til at tænke på de små hyggelige værksteder fra dengang. Her var atmosfære og mekanikerne interesserede sig for bilens mekanik.

Det er også imponerende at tænke på, at NSU fremstillede disse små Prinz'er med hækmotor, og endte med at fremstille den helt utrolige NSU RO 80 i 1967.

Prøv at kigge på de øvrige bilmodeller fra 1967, f.eks. Opel og Ford. NSU var årtier foran med sin RO 80.

Erling fortæller da også, at han og familien kommer i kontakt med rigtig mange mennesker når de kører i NSU Prinz 4, mange kan huske den, og mange har selv haft en. Erlings sønner har arvet interessen for NSU, idet de også kører NSU Prinz, dog de lidt mere rappe udgaver 1000 TT, og Erling selv har naturligvis også en NSU RO 80 på lager, der nu skal

#### Tekniske specifikationer: Til sammenligning: Peugeot 406

Længde:	3440 mm	4555 mm
Bredde:	1490 mm	1765 mm
Højde:	1360 mm	1396 mm
Akselafstand:	2040 mm	2700 mm
Sporvidde for/bag:	1230 mm / 1200 mm	1500 mm
Egenvægt:	550 kg	1325 kg
Motor:	luftkølet 2-cyl. firetakts hækmotor med overliggende knastaksel, en twin-motor, hvor de 2 stempler kører parallelt op og ned	
Slagvolumen:	598 ccm	
Boring / Slaglængde:	76 mm / 66 mm	
Ydelse:	30 hk DIN	
Top- (og march)hastighed:	120 km/t	
Acceleration:	0-100 km/t 35 sek.	
Styretøj:	tandstang	
Gearkasse:	4 trins bundgear + 1 bak, synkroniseret	
Kobling:	tør enkeltplade kobling	
Transmission:	baghjulstræk	
Bremser:	tromlebremser (skivebremser foran ekstra udstyr fra 1964)	
El-anlæg:	12 volt og med dynastart	
Dæk:	5,00 x 12	
Produktionsantal:	625.171 stk. (Prinz I, II og III blev i alt fremstillet i knap 100.000 eksemplarer)	
Pris pr. 01.06.1972:	kr. 18.625,00	
Til sammenligning:		
Renault 4	kr. 22.936,00	
Citroën 2 CV	kr. 18.883,00	
VW 1200	kr. 22.864,00	
Opel Rekord 1700	kr. 40.700,00	

I Danmark blev der i 1972 solgt 658 stk. NSU Prinz 4 og 298 stk. af den større NSU Prinz 1000, og man kan sige, at NSU bilerne var godt repræsenteret her i landet.

Prinz 4 blev også fremstillet på licens i Sovjetunionen og Jugoslavien.

NSU Prinz 4 blev ændret en smule i 1967, hvor den fik rustfri kofangere i hele sin bredde. Tidligere havde den 2-delte kofangere, altså en kort kofanger i hver side såvel foran som bagpå,

Samtidig fik den en større forkromet liste foran mellem forlygterne. Tidligere var der en noget tyndere liste.

Den fik også samme år et nyt og bedre instrumentbræt.

renoveres. En flot knallert har Erling også, og det er – naturligvis – en NSU Quickly med rund benzintank. Skal der måske blot cykles en tur, ja så har familien også NSU cykler.

Danmark har i øvrigt verdens største klub for NSU'er, medlemstallet er ca. 500. Der er flere medlemmer i Tyskland, men de er fordelt på flere forskellige klubber

Vi siger tak til Erling Nielsen for en god gang NSU snak og et nostalgisk tilbageblik på den dynamiske NSU fabrik.





# Ford Museum i Holland

TEKST OG FOTO: HANS PEDERSEN

**Jeg havde hørt om dette Ford museum i Holland, og nysgerrigheden drev mig i foråret derned. Det var ret let at finde, fra Århus ca. 500 km direkte syd ad den tyske motorvej, herefter ca. 250 km mod vest.**

Ford museet ligger i den hollandske by Hillegom, lidt sydvest for Amsterdam, ikke så langt fra den store internationale lufthavn Schiphol.

Jeg kørte derned om lørdagen, turen tog ca. 8 timer med de nødvendige hvil, spisepauser m.v. Jeg fandt hurtigt et lokalt hotel, hvor jeg kunne overnatte for 90 euro, hvilket svarer til kr. 675,00, og prisen var incl. morgenmad.

Næste morgen kørte jeg de 2 km ud til Den Hartogh Ford Museum, jeg havde læst det ville åbne kl. 10.00, men jeg var allerede derude kl. 8.45. Der var stor aktivitet på parkeringspladsen, idet der skulle starte et stort veteranløb fra Ford Museet. Jeg fandt den daglige leder og fik en god samtale med ham. Da han hørte, jeg kom fra Danmark, åbnede han straks museet for mig, således at jeg i fred og ro kunne fotografere, hvad jeg havde lyst til.

Jeg gik næsten i koma, da jeg trådte indendfor. Aldrig havde jeg set så mange Ford biler samlet på et sted. De var der alle sammen, dvs. også de første modeller Ford fremstillede inden de berømte Ford T modeller. Ford T var der naturligvis også, så at sige alle varianter. Der stod et chassis, hvor man elektrisk kunne få alle delene til at fungere, og jeg må sige at det hele er meget, meget enkelt når man står der og kigger benovet på det.

Ford A modellerne var der også i alle afskygninger, bl.a. også et chassis af en såkaldt Woody model, hvor man kunne se hele træskelettet. Så forstår man pludselig, hvorfor det ikke er så let at fremstille disse trædele.

Som ejer af en Ford V8 fra 1936 havde V8 afdelingen naturligvis min største







opmærksomhed, og lad mig sige det straks: Aldrig har jeg set magen . . . Alle disse prægtige Ford V8'ere var der, næsten alle typer var repræsenteret, personvogne, varevogne, pickup og lastbiler. Det var storslået at se dem alle. Der var f.eks. en Ford AA kranbil, lastbiler fra 1930'erne med tippelad, tankbiler, rustvogne og mange andre specielle typer.

Museet har også en afdeling udelukkende med Lincoln modeller, bl.a. Lincoln-Zephyr fra 1937, men Lincoln modellerne fra 1921 og frem til 1942 er repræsenteret på museet.

Henry Ford købte jo Lincoln den 4. februar 1922, og mærket blev en del af Ford Motor Company.

Ford museet er på 5000 m<sup>2</sup>, og er det største Ford museum udenfor USA.

Grundlaget for den private samling begyndte tilbage i 1955, hvor ejeren K. P. Den Hartogh købte sin første Ford T. Han drev en særdeles stor virksomhed med mange hundrede lastbiler, det man i dag forstår ved en speditivsvirksomhed. Allerede inden 2. verdenskrig havde Den Hartogh indkøbt nogle Ford lastbiler, og begejstringen for Ford var så stor, at han begyndte at samle på Ford biler. Bilerne blev hentet i mange lande udenfor Holland, også i Danmark. Samlingen voksede og voksede op gennem 1960'erne og i 1995 opstod planerne om et egentlig museum, og man fandt nogle velegnede bygninger i Hillegom. Der er ca. 270 Ford biler i det store museum, som også rummer en stor cafe og selskabslokaler, hvor man kan afholde firmafester, fødselsdage, bryllupper og

meget andet. Der er ligeledes en biograf, hvor man kan se gamle Ford reklamefilm.

Museet er meget hyggeligt indrettet med fortove med gamle lamper og gamle emaljeskilte på væggene, og der er også en samling af gamle bilradioer.

Også et gammelt værksted kan man se, formentlig fra omkring 1930. Her er mange fine gamle maskiner, og værkstedet står i stor kontrast til nutidens autoværksteder.

At besøge dette helt unikke Ford museum er en Ford rejse tilbage fra 1903 og frem til 1949, og jeg kan kun opfordre jer alle til at besøge museet.

Den Hartogh er i dag 78 år gammel, og interessen for de gamle Ford biler er stadig helt intakt.

Jeg må til sidst blot konkludere, at jeg finder det helt enestående, at en enkelt privatperson har kunnet samle så mange skønne Ford biler.

I kan se mere på internettet: [www.ford-museum.nl](http://www.ford-museum.nl)





## Strib Automobilmuseum åbnet 11. maj



*Eigil Hindsgaul Madsen på åbningsdagen. Bilen er nok den ældste énfamilies i Danmark. Den blev købt fra ny i 1909 af Otto Didrik Lensgreve Schack på Schackenborg i Møgel-tønder (dengang tysk). Hindsgaul Madsen har al korrespondance med forhandleren i Hamborg, også den originale faktura på 14.600 Reichmark. Bilen er fuldstændig som da den blev leveret i 1910, ikke en skrue er forkert. Hindsgaul Madsen købte bilen af Hans Schack tilbage i ca. 1990 i ringe stand, men næsten komplet. Den gamle Renault blev sat til side på Schackenborg allerede omkring 1920, og havde ikke kørt siden.*

Tekst og foto: Hans Pedersen

Istiden for 5000 år siden har hjulpet godt til at det nye Strib Automobilmuseum ligger så smukt i det bakke-landskab i Strib på Fyn. Det nye museum er placeret på et højedrag, så der er en eminent udsigt til de to broer over Lillebælt, såvel til den gamle som til den nyere bro.

Et flunkende nyt bilmuseum med ud-sigt ud til det dejlige Lillebælt og de to Lillebæltsbroer - hvad mere kan man forlange?

Den flotte gamle bro symboliserer på en måde tiden med de gamle køretøjer, medens den nye, strømlinede bro sym-boliserer nutiden og fremtiden, ja bro-erne binder tidshorisonterne sammen. Den gamle Lillebæltsbro og de gamle køretøjer på museet er overhalet af den imponerende udvikling, der har fundet sted. Da Lillebæltsbroen blev bygget i



1930'erne rystede folk på hovedet. Man mente ikke, der nogensinde ville komme så megen trafik, at der ville være behov for sådan en stor og kostbar bro. Og biler var der jo heller ikke så mange af dengang. Virkeligheden ind-

hentede fantasien eller mangel på sam-me. Broen blev hurtigt for lille, og man byggede en ny i 1970/71. Bilerne fra perioden 1900-1965 står på museum. Også her indhentede udviklingen dem hurtigt.





På museet gik jeg og beundrede de mange gamle og særdeles flotte køretøjer, det var nostalgi for viderekomne. Jeg vender en stund væk fra køretøjerne, thi inden jeg beundrede dem, da studerede jeg med stor interesse og respekt den unikke og meget flotte bygning der er opført til at huse de fine gamle køretøjer. Et super moderne arkitekttegnet bilmuseum model 2004, hvor der er kræset for alt, også for detaljerne.

Bygningen er totaliseret i gulv, vægge og tag, så de kostbare køretøjer ikke tager skade af fugt og kondensvand. En stor kontrast først at møde denne flotte moderne bygning, og derefter bevæge sig indenfor og møde de gamle køretøjer. Fortid og nutid mødes på en særdeles charmerende måde. De lidt store sten, der er placeret ved museets opkørsel og ved parkeringspladsen er meget ældre end bilerne, idet stenene alle stammer fra istiden, hvor de er rutschet til Strib oppe fra Norge, hvorfor stenene også er meget ridsede.

Bygningen er på 1.400 m<sup>2</sup> og i 3 plan. Der er delvis kælder, som benyttes til depot for biler der senere skal renoveres. Selve stueetagen indeholder museet med de ca. 50 køretøjer. Endelig er der en flot trappe op til øverste etage, hvor der står ca. 25 motorcykler, og hvor der er indrettet køkken og med mulighed for plads til en forsamling på ca. 75 personer. Det var her receptionen foregik den 11. maj, hvor mange mennesker var mødt op for at se det nye museum. Der blev serveret et lækkert traktement, og der blev holdt taler for værtparret Bente og Eigil Hindsgaul Madsen, der gennem de seneste ca. 45 år har samlet de mange køretøjer og renoveret dem så de i dag fremstår som nye. Der er mange perler imellem, men jeg vil lade billederne tale for sig selv.

Såvel bygning som køretøjer får et flot 13-tal fra min side – det kan simpelt hen ikke være bedre.

Dansk Veteranbil Klub siger TILLYKKE til familien Hindsgaul Madsen i Strib, og ønsker al held og lykke.

Strib Automobilmuseum er en privat samling, og der er kun åbent efter nærmere aftale med Eigil Hindsgaul Madsen, telefon 64 40 11 27



1914 Cadillac 4-pers. tou



1928 Buick 2-pers. sports roadster

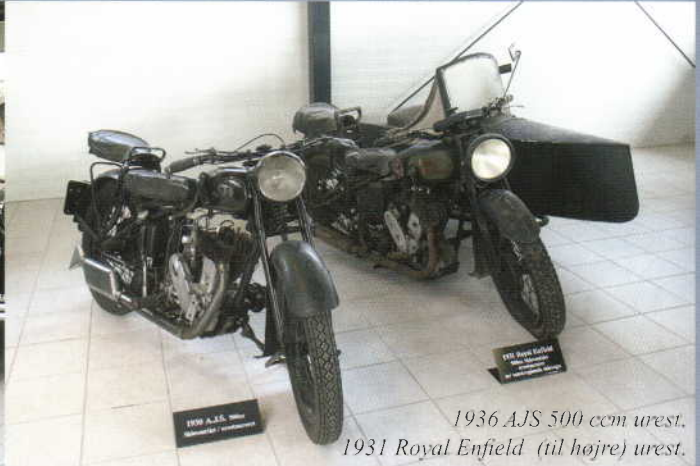




# Strib Automobilmuseum åbnet 11. maj



1935 Buick 60 2-pers. cabriolet



1936 AJS 500 ccm ured.  
1931 Royal Enfield (til højre) ured.



1934 Adler 4 pers. sedan



1911 Cadillac 4-pers. touring



1961 Mercedes 190 SL



1924 Rolls-Royce Silver Ghost



1928 Essex Super Six  
Six sedan



1908 Cadillac 2-pers. roadster





1925 Chevrolet 4-pers. touring



1923 Fiat 501 4-pers. Sedan



1938 Renault 4-pers. sedan



1927 Renault 4-pers. sedan



1909 Renault 14/20 type BX



1927 Lincoln 2-pers coupe



1927 Lincoln 2-pers. coupe



1923 Ford TT 1,5 tons



Dodge 2-pers coupe

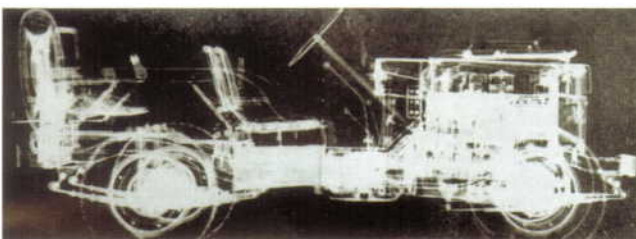


Renault instrument-bræt





## Konkurrencen



Røntgenbilledet i sidste måneds konkurrence var selvfølgelig af en JEEP fra de sidste år af Anden Verdenskrig. Samtlige besvarelser er korrekte, ligeledes er der nogenlunde enighed om at man kan gætte på den præcise model og på om det er en Willys eller en Ford.

Vinder er ved lodtrækning Steen Jakobsen.

DVK-medlem Ole Blennov bor i USA og har sendt følgende om forrige måneds konkurrencebil:

I 1963/64 var jeg ansat på Valby Strømpfabrik i Trekronergade, bag fabrikken var et mindre maskin- og autoværksted, hvor jeg arbejdede, der



svejsede jeg småting til denne Sunbeam. Motoren havde et støbt aluminiums bundkar, som var revnet. Vi havde ikke evner og svejseværktøj til at reparere det og der var stort besvær med at få den indregistreret. Jeg tænkte på at købe den, men kort tid efter rejste jeg tilbage til USA.

Konkurrencen denne gang går bare ud på at identificere så mange motorkøretøjer som muligt. Besvarelser sendes direkte til redaktøren. Se side 2. oer





## Nyt fra bestyrelsen

Der er holdt bestyrelsesmøde i Odense den 26. maj 2004.

Som sædvanlig var der en omfattende dagsorden med mange aktuelle punkter, især nu da DVK's 50-års jubilæum står for døren.

I den forbindelse fortalte formanden, at han har tilskrevet Københavns Kommune, og takket for, at man havde stillet de store pladser til rådighed for udstilling af biler den 1. maj.

For at holde omkostningerne til distribution af Veteran Tidende så lave som muligt, har DVK ansøgt Biblioteksstyrelsen om distributionstilskud, og man forventer svar i juni.

Vedr. DVK's økonomi, så er det et område, som bestyrelsen har særligt fokus

på. Medlemmer, som ikke har betalt kontingent rettidigt (1/4), har modtaget en påmindelse, og hvis det ikke hjælper, vil vedkommende automatisk blive slettet.

Et andet vigtigt fokusområde er medlemssituationen. Bestyrelsen vil arbejde aktivt med at hverve nye medlemmer, bl. a. ved at opstille en bemandet DVK-stand på udstillinger og ved løb, hvor det er relevant. Det sættes i værk straks, så DVK var til stede med den "nye" reklamebil, Bradford 1947 og en stand på Classic Auto Jumble 6. juni og Gavnø den 20. juni, selvfølgelig under forudsætning af, at der stadig er standpladser ledige, da vi jo er lidt sent ude i dette tilfælde.

Bradforden skal have monteret et stativ med presenning over ladet, der skal udføres så tidsrigtigt som muligt, så den fremstår "original".

50-års jubilæumsarrangementet i Fredericia er ved at være på plads, men der kan i skrivende stund stadig modtages tilmeldinger.

Reglerne for hvilke arrangementer og løbstyper, der kan ydes økonomisk tilskud til fra DVK, skal tydeliggøres, det tages op på det kommende bestyrelsesmøde.

De mange arbejdsopgaver som bestyrelsen har vil blive fordelt mellem bestyrelsesmedlemmerne, og der arbejdes med at definere opgaverne og fordele disse mellem bestyrelsesmedlemmerne, således at hver især kender sit ansvarsområde, og herunder også følger op på de budgetter der knytter sig til det. Der er en opgave som vil tage lidt tid, men når arbejdet er klart, vil det blive beskrevet i Veteran Tidende.

Næste bestyrelsesmøde er 16. juni.

Erik Mieth



## Kustodegruppen en realitet

Interesserede var inviteret til informationsmøde på Sommers Automobil Museum den 2. juni 2004, hvor Ole Sommer og Claus Frausing orienterede om museet og deres tanker om dets fremtidige drift. Interessen og diskussionslysten var stor blandt de fremmødte, som med ildhu går i gang med at formidle motorhistorie med udgangspunkt i museet. Hver ud fra egen lyst og forudsætning, som kustode, rundviser eller – måske – som foredragsholder. Gruppen vil regelmæssigt holde møder for at skabe et gunstigt gruppetilhørsforhold og for at den enkelte kan deltage aktivt i udviklingsarbejdet og i øvrigt holde hinanden orienteret. Der er sagtens plads til et par mand mere.

Korpset består i øjeblikket af fra venstre Frank Christiansen, Claus Frausing, Lars Seidenfaden, Ole Sommer, Holger Thomsen, Erik Mieth, Hans Led og Jesper W. Jespersen.





## Veteranbiltræf ved Dagli'Brugsen Gylling søndag den 18. juli 2004 med udflugt til Gyllingnæs Gods

Program for deltagende køretøjer:

- kl. 11.30-12.00: Samling ved Dagli'Brugsen Gylling,  
Hovedgaden 40, Gylling, 8300 Odder.
- kl. 12.00-14.00: Besigtigelse/rundkørsel på Gyllingnæs Gods.  
Frokostpause på plads ved kysten.
- kl. 14.00-16.00: Veteranbiltræf på Brugsens parkeringsplads.  
Brugsen byder på kaffe og kringler

Dagli'Brugsen Gylling og OK-benzin sponserer træffet med 4 liter OK-motorolie og et gavekort på kr. 50 til OK-benzin til hvert deltagende køretøj. Tilmelding skal ske til DagliBrugsen Gylling på 86551002 eller e-mail 02347@coop.dk. Maksimalt deltagertal: 50 køretøjer.



### Invitation

**Byfest - Kræmmermarked - Veteranløb,**  
Lørdag den 7. aug. 2004 i Odder  
Vi byder alle, der har en gammel bil, kvallert eller motorcykel, til at deltage i en køretur rundt i det skønne Haads Herred, en rigtig familietur.  
Der er rallyplads til alle køretøjer og præmier til vindere.  
Tilmelding og betaling af deltagergebyr Kr. 50,- /køretøj incl. passagerer.  
Senest den 25. juli til Erik Mathiasen, Lundthorffvej 17, 8300 Odder  
Check eller giro 4039858, tlf 86550770, e-mail erikmathiasen@zetnet.dk  
Løbet arrangeres i samarbejde med Dansk Veteranbil Klub

**Program:**

- 9.00 Start på turets start ved Alykkescenteret.  
Der kan købes kaffe og rundstykker.
- 10.30 Ankomst til Alykkescenteret på festpladsen.  
Der kan købes kaffe og rundstykker.
- 13.00 Start fra Alykkescenteret i gågaden.  
Der kan købes kaffe og rundstykker.
- 14.45 Præsentation af køretøjerne, udtølling af køretøjerne
- 15.00 Ankomst til Alykkescenteret
- 16.00 Premieveteranbillede

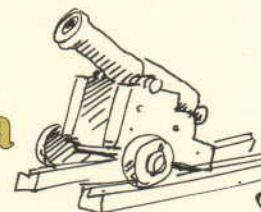




# Velkommen til



## Dansk Veteranbil Klubs 50-års jubilæum i Fredericia den 20.-22. august 2004



Det kan nås endnu!

Fristen for tilmelding til festlighederne i Fredericia i august er udløbet  
– men fristen var mest sat af hensyn til hotellerne og kan bøjes lidt.

Så du kan nå det endnu, hvis du ikke tøver for længe.

Brug enten blanketterne i et af de sidste to numre af Veteran Tidende (eller en fotokopi)  
eller print dem ud fra DVK's hjemmeside [www.veteranbil.dk](http://www.veteranbil.dk)

Man kan selvfølgelig udmærket tilmelde sig uden at medbringe gammelt køretøj.  
I forhold til det tidligere meddelte er der den ændring at sejlturen på Lillebælt er aflyst.

Til gengæld kommer Kansas City Stompers (med sangsolist) til festmiddagen og  
blæser os et stykke med vindstyrke 12.



# ThulinTräffen



## Landskrona 1 augusti 2004

Välkommen till Fordonsutställningen  
som växer för varje år

**10.00:** Samling på Saxtorps motorbana  
Morgonfika och Tipsrunda

Du tävlar om Haldex och SAB Wabcos Stora Vandringspris

**12.00:** Kortege till Citadellet i Landskrona  
Lasse Lindström presenterar fordonen

Många olika aktiviteter under dagen:

Mannekanguppvisning, Modellbåtar, Cabare Mix mm

Jury utser: **Thulinträffens Pärla**, 1 pris

**Bästa Ekipage (Fordon + Klädsel)**

3 klasser: Bil, MC, Moped, 2 pris/klass

**Äldsta Bil, Äldsta MC, Äldsta Moped**, 3 pris

**Bästa Klubb**, 1 pris

Alla deltagare får plakett, alla pristagare pokal

Anmälningsavgift: 100.- / fordon inkl 2 fika, övriga fika 30.- / st  
Märkesklubb med minst 5 fordon: 75.- / fordon inkl 2 fika  
Anmälan senast 25/7 på tfn: 0418-237 91, 206 98



## Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	Adresse2	PostNr	TelefonNr	Mærke
Kenn	Lauritzen	Løvstræde 8, 3. tv.		1152 København K.	3313 3326	Porsche
Flemming	Wenzel-Wegler	Kanalhøjen 11-13 C		17 SF-00160 Helsingfors	Finland	Volvo
Miroslav	Obradovic	Godtgemt 17, 1. tv.		2880 Bagsværd		Mercedes-Benz
Jørgen	Hovgaard	Bøgehøjvej 3	Pederstrup	5750 Ringe	6599 1128	Buick
Kaj Erik	Hansen	Lindehusvej 2		5750 Ringe		Dnepr
Annette	Runge	Sølvgade 92, 1. th.		1307 København K.	3332 6267	Porsche
Martin	Andersen	Østermarken 3	Breum	7870 Roslev	9676 8080	Dnepr
Thomas	Vinther	Søttrupvej 36		9600 Aars	2080 5434	Volvo
Jacob F.	Vandborg	Rosenvænget 3, 1.		7600 Struer	2254 3325	Ford
Michael	Skovgaard-Hansen	Fiolstræde 28, 4. th.		1171 København K	3332 3227	Porsche
Flemming	Vendelbo Nørgaard	Aadalsvej 55	Sdr. Bjerge	4261 Dalmose	5814 1407	Dodge
Troels Nørlem	Madsen	Østergade 15 c, 1. tv.		9370 Hals	9813 6960	VW
Søren	Grønlund	Dam Enge 2		3660 Stenløse	4712 0124	Cadillac
Bjarne Harry	Sørensen	Toftbovej 6	Jerlev	7100 Vejle	7586 5397	Ford
Lotte	Hallander	Allegade 12, 2. th.		2000 Frederiksberg		
Kurt	Petersen	Buen 2	Brejning	7080 Børkop	7586 7018	MG
Simon	Ladefoged	Rødkildevej 30		2400 København NV	2094 5566	Ford
Hans Henrik	Sørensen	Lysbrovej 2 A		2610 Rødovre	4492 2541	Morris
Stig	Moerner	Solbakken 123		2840 Holte	4541 1517	Riley
Lone Suhr	Salkvist	Åbakkevej 1	Ørsted	4130 Viby Sj.	4619 5269	Ford
Aase	Nielsen	Lollandsgade 47		8000 Århus C	8613 6285	
Peter Ensted	Jensen	Jerlevgårdvej 7	Jerlev	7100 Vejle	2681 7586	Triumph
Jørn	Burmeister	Berggreensgade 5		2100 København Ø	3918 0023	Jaguar
Torben	Harder	Snøgbækvej 11A		6400 Sønderborg	7446 9333	Daimler
Kenneth	Hansen	Nørre Voldgade 42, 2. lejl. 1		5800 Nyborg	2243 3270	Chevrolet
Henrik	Bruun	Flakkebjerg Hovedgade 25		4200 Slagelse	5818 6054	Moto Guzzi
Jonas	Jahn	Bøgealle 21		3600 Frederikssund	2627 1293	Ford
Eivin	Andersen	Fyrvangen 1		3250 Gilleleje	4042 4240	Plymouth
John	Jakobsen	Gammelby Mosevej 6		6600 Vejen	2261 6365	Ford
René	Andersen	Åparken 29		4370 St. Merløse	5780 1967	VW
Thomas	Jensen	Knudsgade 3		8600 Silkeborg		
Kim	Crohnberg	Kongevejen 251		3060 Espergærde	2042 2560	
Stig	Jønsson	Sognevejen 6		2690 Karlslunde		
Nikolaj	Lorentzen	Stevneskovsvej 2		5700 Svendborg		
Ulrik	Larsen	Havnepladsen 14		4720 Præstø		
Søren Calum	Nielsen	Teglgårdsstræde 16, 3. th.		1452 København K		
Kim	Kvisgaard	Græsted Hovedgade 51		3230 Græsted	4836 2161	VW
Martin	Sangill	Strandvejen 117		3300 Frederiksværk	3965 1966	Jaguar
Erik	Kiil	Ørstedsgade 108		6400 Sønderborg	7442 1350	VW
Thomas	Faber	Henriettevej 4, 1. th.		2920 Charlottenlund		Ford
Jon	Andersen	Lysalleen 468		4000 Roskilde	2580 9491	Triumph
Niels	Junior	Fyrrevang 34		2830 Virum	4585 0562	
John	Enemærke	Balagervej 54		8260 Viby S	8614 6054	
Bine & Tino	Soelberg	Gl. Kongevej 41, 2		1610 København V	3324 0043	Austin
Henrik Bo	Jacobsen	Strandvejen 132 A, 2. tv.		2900 Hellerup	3962 4099	
Jens Gustav	Eriksen	Vedbæk Strandvej 367		2950 Vedbæk	4589 0810	
Frede	Elmkjær	Vandmestervej 11		2630 Taastrup	4352 2250	BMW
Rikke	Winther	Chr. Winthersvej 3 B, 2. sal		1860 Frederiksberg C	3331 0019	
Kaj	Møllegaard	Skaboesyde 12		5591 Gelsted	6449 1353	MG
Charlotte & Christian	Phister	Lersø Parkalle 145 st. tv.		2100 København Ø	3929 9593	VW
Lars	Paustian	Kragemosevej 22		4900 Nakskov	2628 3259	Ford
Michael	Bomholt	Majsvangen 34		8400 Ebeltoft	8634 1853	
Lars	Nielsen	Ole Rømers Vej 47		2630 Taastrup	4342 0228	Chevrolet
Mogens	Lysemose	Ravnebjerggyden 70		5491 Blommenslyst		Dodge
Kenneth	Arnsfelt	Smålandsvej 9		3140 Ålsgårde	2711 0719	Buick
Michael Ottendal	Bartram	Skårupvej 154		2650 Hvidovre	3649 6477	Ford
Niels Frederik	Skov Jensen	Hobyvej 37		4983 Dannemare	2819 1317	Land Rover





Læserbrev

## VÆR POSITIV!

Alt for ofte præges klubarbejde af helt urimelig, ligegyldig parlamentaren om relativt uvæsentlige emner, og DVK synes også ramt af denne kedelige virus som egentlig være luget ud for længst.

DVK har som det er alle bekendt været ramt i årevis af en utroligt negativ debat, der har medført et meget dårligt omdømme i de andre veteranklubber, man kan spørge sig selv om det virkelig er nødvendigt med denne stadige negative kritik af klubbens ledelse? Hvilket formål tjener det mon? Drejer det sig bare om at profilere sig selv, er der substans bagved? Drejer det sig bare om for enhver pris at være til besvær for bestyrelsen som må følge spillereglerne og svare på stadige angreb?

Det synes at være meget vigtigt at fremfører diverse sager og være imod den siddende bestyrelse, uanset hvad den end gør; "vær Rasmus modsat altid" synes at være mottoet, det er oplidende for selv den mest robuste bestyrelse.

Betragter man en klub eller forening lidt på afstand ser tingene ofte lidt komiske ud: under overværelse af en generalforsamling i en kolonihaveforening i Herlev for år tilbage, kunne der diskuteres i 22 minutter om hvem der egentligt skulle have refunderet 135 kr. til en lapning af den fælles trillebør, men 285.000 kr. til ny vejbelægning gik glat igennem uden kommentarer!

I begyndelsen af 1990'erne, hvor der på dansk initiativ på rekordtid blev stiftet en fælleseuropæisk paraplyorganisation for dampskibsforeninger, der alle havde gigantiske problemer at slås med overfor myndighederne med hensyn til nye krav for fartøjer der havde sejlet i mere end 100 år uden uheld. Det lykkedes at stable dette på benene, trods sprogvanskeligheder, lokale kutymmer, geografiske afstande og andre besværligheder, man kunne altså se betimeligheden i at gå sammen i et fælles tiltag. Ved et møde på den tyske dampisbryder "Stettin" var alle enige, med undtagelse af en enkelt svensk krakiler; han havde været ansat i Air France, hvorvidt dette havde betydning i retning af at være i stand til at hidse sig op og søge at styre mødet skal være usagt, men han var en stadig pestilens i årene fremover. Sidenhen fungerede en tre mand stor bestyrelse (én person fra tre lande på skift), der blev sendt en repræsentant til Bruxelles for at få kontakt med EU-kommissionen direkte og hvor utroligt det end lyder, lykkedes det at få en generel undtagelse i fremtidig lovgivning for gamle dampfartøjer... tre mand.

Det er ikke et helt lille foretagende. Der er ca. 30.000 medlemmer, 900 fartøjer med en samlet tonnage på mere end 35.000 tons, fordelt på 9 lande.

Det kan altså gå at stille noget på benene og principielt er det uvæsentligt om der er tale om skibe biler, huse eller andre gamle ting, hvis viljen er der. Tydelige paralleller kan let drages til DVK's arbejde.

Hvad har DVK opnået? Ja først og fremmest tillykke med de 50 år, hvilket i sig selv er en bedrift, dernæst 9 mødesteder landet over, et fremragende klubblad, forsikringsordning og gode arrangementer plus en lang række goder som følge heraf, der er vel noget at være stolt over?

Den nye klubresidens er ganske præsentabel, de jyske medlemmer mærker jo ikke så meget til det, men det er vel rimeligt, at klubforholdene er gode der hvor medlemskoncentration er størst  
Eller hyr?

### Pengeforbrug

Den siddende bestyrelse er skudt i skoene at den bruger for mange penge og at formuen bliver mindre, hvorfor nu det? Hidtil er formuen vokset og vokset år for år, uden at der er sket dramatiske forandringer, mødestedet i Nivå var alt for lille til den trofast fremmødte skare, arkivet var ved at sprænges, der står stadig hovedparten under kummerlige forhold i Kirkelte, billedarkivet befinder sig hos den gamle redakteur uden adkomst for andre (det er nu tilgængeligt for værdigt trængende og har blandt andet bidraget til talrige bøger og tidskriftartikler i en årrække - foruden brug i vores eget blad osv. Red).

Endelig har den siddende bestyrelse taget initiativ til: besøg på alle provinsmødesteder, noget der aldrig i klubbens historie er hændt før, fået styr på sine møder, kontaktpersoner og ikke mindst fået etableret et værdigt mødested i Nærum med gode forhold. Der rapporteres jævnligt fra bestyrelsens arbejde i Veteran Tidende, mange har bidraget med flytningen, fremskaffet nye møbler, lagerinventar og stillet alt dette op. Takket være Claus Frausings forudseenhed og initiativ er der nu etableret et fortrinligt samarbejde med biblioteksskolen og Det Kongelige bibliotek, registreringen af arkivalier er påbegyndt og ikke mindst vor administrator, der på utrættelig vis tid samler alle trådene.

Alt i alt et fremragende stykke arbejde af en frivillig bestyrelse, vi alle burde bakke op om og anerkende og ikke gå i for snævre små sko med negativ holdning til tingene, jeg tror jeg har hovedparten af medlemmerne bag mig, når jeg siger: nu gider vi ikke hører mere om:

Bestyrelsen bruger for mange penge

Beslutningerne er forkerte

Huslejen og aftalen med Ole Sommer er for dyr

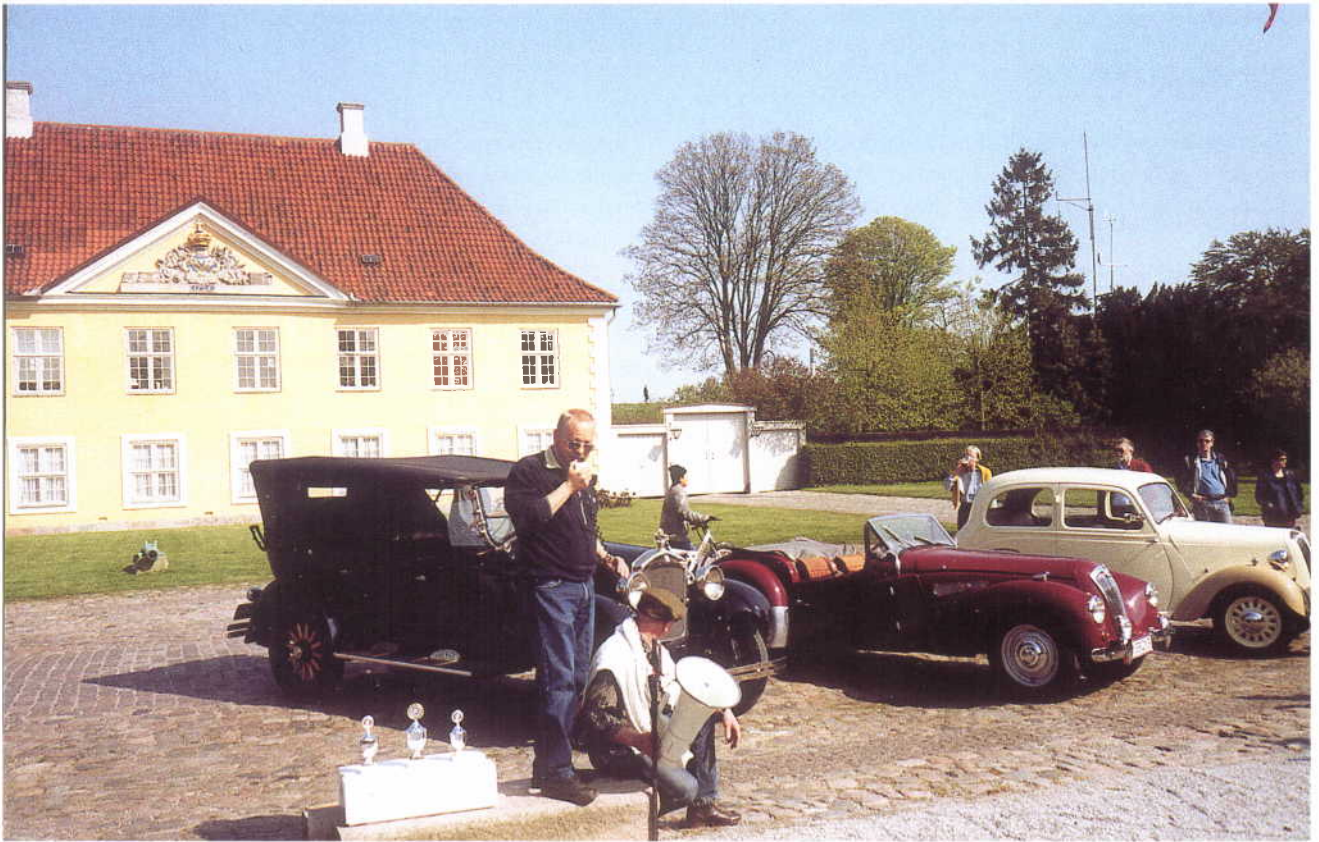
Osv. osv. osv.

Vi vil hygge os med vore køretøjer, have en god snak med andre klubkammerater, - vi gider ikke det andet bøvøl mere, nu må det være nok.

Lad mig bare minde om de demokratiske grundregler om at man retter sig efter flertallets beslutning og i vort tilfælde den valgte bestyrelse, lad dog bestyrelsen arbejde i fred med de ting den finder rigtig og ikke bagefter ideligt kritisere det udførte arbejde, det er ligesom for sent, eller være nervøs for det store pengeforbrug - herregud klubben er jo hverken forgældet eller kører på pumperne, så hvorfor være nervøs?

Held og lykke til bestyrelsen - I har gjort et fremragende stykke arbejde!

Henning Mouritzen.



## Kastellet

Kai Wredstrøm  
fotograferede til  
forårsmønstringen på  
Kastellet 2. maj.







## BILER SÆLGES

**Ford A** 1929 2-dørs. Komplet bil til renovering. **Ford Escort 1100 XL** 1974, sorte plader, én ejer, kun 40.000 km. Sidste syn 8/2002. Velholdt ud- og indvendig. **Austin Maxi 1300** 1976. Afmeldt 3/2003, kører godt, kun lidt rust, nem at syne, ved hurtig handel kun kr. 2.500. **Morris Minor** 1953 med midtersprosse, til renovering. **Ford Anglia 100E** til renovering. **Hotchkiss** lastvogn 1946 med papirer til renovering. Egil, tlf. 57613819, kun efter kl. 18

**MGB** 1966 roadster. Rød med ny kaleche, pæne hele lædersæder, trådhjul m. og u. spinners, bagagebærer på bagsmæk, ombyttetermotor m. dokument. Komplet bil. MG'en er en reel bil, men kræver en kærlig hånd – perfekt hvis du vil restaurere en selv og sætte dit eget præg. Der følger litteratur og stumper med, så hvad venter du på? Kr. 39.000, evt. bytte. Jesper Nordso, tlf. 40162070 lotte-jesper@orangenet.dk

**Morris Minor** 1954 serie II. Bilen er istandsat til original stand, dvs. med 803 ccm motor, de rigtige stålskærme, og udført med meget flot malerarbejde. Har været totalt adskilt under istandsættelsen, der er svejst hele pladedele i bilen og den er også malet indvendig. Der kan fremvises regninger på reservedele på kr. 50.000. Den engelske bog "Original Morris Minor" har været brugt som guide for istandsættelsen. Pris kr. 50.000. Lasse Kristensen, tlf. 23352766, privat 33917809

**Morris Minor** 1952 3-d. Grå med rød kabine. Den har stået stille i over 30 år og er temmelig rusten, men der er mange gode dele. Motoren er vist fra en nyere årg., men ellers ser den original ud. Kan sikkert komme på gaden efter en meget omfattende renovering, eller hug den op. Prisen er 2.500. Morten Nordskov, tlf. 21664998 nordskov@teliamail.dk

**Jaguar XJ6** 4.2L. 1972 Den klassiske XJ6 4.2 L, Hvid. Aut. gear. Rustfri udst. Alarmanlæg. 3 ejere. Garagebil. Stilstand 3 år. Pris kr. 80.000. Jens Hammer tlf. dag/aften 49211917/49701953

**Alfa Romeo 2000 Spider** cabriolet, hvid, årg. 76, Californisk, flot i lakken, totalt rustfri, fab.nye Weber karburatorer, renoverede calibrer, synet nov. 2002, u/afg. kr. 44.000. Carsten Høgh, tlf. 44486834

**Chevrolet** 1937 2-dørs god stand, adskilt 25000. Pris kr. 25.000. Otto Lehm, tlf. 86424982

**Studebaker Champion** 1954. 4-dørs sedan. 6-cyl. sideventilet rækkemotor. Flot i krom og lak. Stort set rustfri. Altid dansk. Lige til at køre ud i solen. Pt ej indregistreret. Pris kr. 56.000,-. Gorm Bang Olsen. Dag 32 57 82 50. Aften 32 58 78 72.

**Porsche 356 B**. 1959. Hvid. Ældre renovering, men næsten ikke kørt siden. Bilen står i rigtig pæn stand uden at være concours. Pris kr. 158.000,-. Gorm Bang Olsen. Dag 32 57 82 50. Aften 32 58 78 72

**Ford A Tudor** 1930, Flot klassisk veteranbil synet dec. 2002 uden fejl. Gælder 8 år. Original reg. attest og håndbog fra 1930 Farve brun/beige/sort. Pris kr. 90.000. Jeg kan sende billede på mail E-mail: jens\_ove@post6.tele.dk. Jens Ove Nielsen, tlf. 43611372

**Cadillac Talisman** 76, lux model med alt 8.2 lit. 350 hk metalblå blåt plys nyt vinyltag klar til sommeren. Pris kr. 98.000. E-mail peter@trasborg 36412022. peter trasborg, tlf. 36412022

**Morris 1000** 1965 cabriolet. Hvid. En rigtig lille charmetrold. Bilen er rigtig pæn og skal ses. Sælges grundet pladsmangel. Kr. 65.000. Bjarne Andersen, tlf. 86350465/20123299

**Rover P6 TC 2200** 1975. Måske en af Danmarks flotteste og bedst kørende. British racing green, monteret med trådhjul, sort læder. Bilen er nysynet og på sorte nr. plader. Skal ses og prøves. Kr. 55.000. Bjarne Andersen, tlf. 86350465/20123299

Kys frøen og få en ægte prinsesse. **Austin Healey Sprite Mk I** 1958. ingen rust, ingen pladesvejsninger. Kr. 98.000. Gunner Kelsen, tlf. 49719804.

**Ford V8** 1935 cabriolet. Original og exceptionelt velholdt. Indregistreret første gang i 1935 i Danmark. Sorte nr. plader. Washington blue m. puppyred egerhjul. Kr. 250.000. Tlf. 45814466

**Fiat 130 B** 3200 1973. automatic. 161.000 km. Er svejset ca. 1/2 for rust, delvis adskilt. Dele haves: Ny forrude, 4 vent. skiver m/klodser, tandrem. Kr. 10.000. Tlf. 86257350

**Fiat 1200 Spider** 1961. Istandsats for 100.000 og fremtræder overalt i perfekt stand. Kun en ejer reg. på org. sorte plader. Fuld historie og billedserie. Pris kr. 110.000 Steffen Nielsen, tlf. 57831042

**Volvo Amazon B16 Sport** 1958. Rød m. hvidt tag. Sorte nr. plader. Aldrig svejset eller omlakeret. Rustfri. Interiør som nyt. Utrolig velbevaret. Fuld historie. 4 år til syn. Kr. 48.000. Ole Callesen, tlf. 74561611

## DELE TIL BILER SÆLGES

**Til FIAT 1900 Venezia** 1952 1 sæt cylinderforinger med stempler, fabriksny i org. emballage. Tlf. 48210755

**Volvo B18** motor med Stromberg karburator og ny kobling. Kan afhentes for kr. 500. Tlf. 65314152

**Porsche 911** Årgang 1969-83. Horngitter 1973, brugt, højre side, sort, 100 kr. Bremserørssæt, nyt, komplet, incl. fordeler stk. og div. holdefjeder til 2-kreds uden bremseforstærker 300 kr. Bremseskiver bag, 1969-83, nye, ventilerede, 2 stk, i alt 1100 kr. Thomas Teisen Tlf. 40 94 25 20

**Austin Cambridge A60** 1961-1969, To glasfiber forskærme, har aldrig været monteret, passer også på **Morris Oxford Ser. VI** årg. 1961-1971, samlet kr. 1100. **Triumph Dolomite** forkofanger, ny, stadig med beskyttelsestape på overside, kr. 1500. Billeder kan sendes via e-mail. Jan Bakkendorff, tlf. 64422786

Til **Chevrolet** cirka 1932 kuffert bag med halvt buet låg, god stand billede haves kr 800. Flemming Jensen, tlf. 46497980

## DELE TIL BILER KØBES

**FIAT 127** 1972. Hjul kapsel købes. Tlf. 39904240 eller kaj@larsen.dk

## MC SÆLGES

**Heinkel** komplet motor i meget fin stand til scooter, med gearkasse osv. Skulle være køreklar. Samt nyt dæk. Ny (?) cylindre, greb, pakninger, laderelæ, tændspole osv. til Heinkel. Delt eller samlet. Tlf. 65314152

Sidevogn **BMW/Ural** komplet med reservehjul bagpå. Stort set ubrugt og i fin stand. Kr. 4.800. Fin til gl. BMW eller andet. Tlf. 65314152

Sadeltasker, læder, fra Schweiz, originale og i orden, alle remme er der. Flotte til amerikansk mv eller englænder/Nimbus. Kr. 1.250 plus fragt. Tlf. 65314152

## DIVERSE

Gammelt værktøj til **Ford T - A - V8**. Noget af værktøjet af mærket Churchill. Dukkede op på gl. Ford-værksted Brdr. Pedersen, Bogense efter orkanen 1999 på et loft. Der er nok 150 kg, ca. 130-140 dele. Ideelt for museum. Pris kr. 4.200. Tlf. 65314152

## AUTOMOBILIA

Købes eller lånes til kopiering: Instruktionsbog og reservedelskatalog til **FIAT 505** og/eller **505B**, evt. **507**. Tekstidel til reservedelskatalog til **FIAT 501**. Brochurer, fotografier vedr. **FIAT 501-502-505**. Sprog ligegyldigt. O.E. Riisager, tlf. 45891148, e-mail ole.emil.riisager@veteranbilkklub.dk



**TIL SALG**



**DURANT 1929**

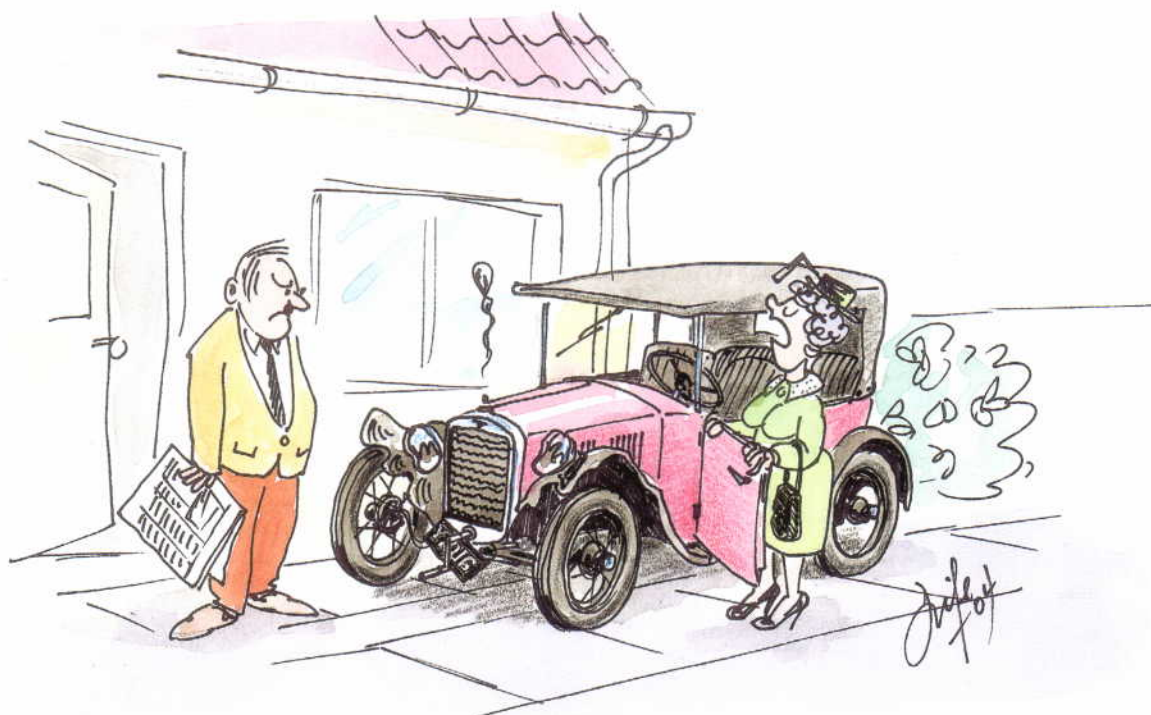
Model 60 2-dørs sedan. 6-cyl. Continental motor. Bilen, som er en sjælden model, har kørt i Sverige i 30'erne og siden været opstaldet indtil slutningen af 90'erne. Den er helt uden rust og har kørt under 60.000 km fra ny. Synet og indreg. i Danmark med sorte nr. plader juli 2001. Sælges pga pladsmangel. Pris Kr. 110.000,-. Tlf. 4583 8008 eller 4583 1802 dorte@stadil.net

**TIL SALG**



**Austin Seven type RN 1932**

Reg. 1. gang 6. april 1932. Skydetag, tidstypiske nummerplader P180. Samme nummer som ved første reg. Næsten fuld historie. Totalt restaureret, står som ny. Kr. 68.000. Tlf. 54856035 - 24663591



- Du må se at få lavet de bremses, hornet virker ikke!





# MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER  
PÅ RULLEFELT UDFØRES  
YDELSESTEST, ØKONOMITEST,  
FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

SPECIALE  
AMERIKANSKE OG ENGELSKE  
KØRETØJER

RING FOR YDERLIGERE INFO

## MB MOTOR

Larsensvej 10B, 3230 Græsted  
Tlf. 48 39 16 93 - Fax 48 39 16 96  
www.mbmotor.dk

DVK-medlemmer ydes 15% rabat  
på reparationer  
Ikke på reservedele

## Indbydelse til Dampfestival i Vejle 10. juli 2004

DVK er indbudt til at deltage i veteranbiludstilling og kørsel med kaptajner og mandskab fra Havnen og til byens Gamle Rådhus og retur.

**Mødetid mellem kl. 7:00 og 9:00.**

Der er rundstykker og kaffe til alle deltagere.

**Kl. 9:00 kører 10-12 biler** mod skibene og henter kaptajner og mandskab.

**Kl. ca. 10:30** returnerer bilerne til Havnen.

Der er reserveret udstillingsområde til alle ekvipager, find skilte med "Indkørsel Veteranbiler." **Officiel åbning kl. 10:00.**

Der er 2 stk. madbilletter til hver bil og 1 stk. til hver mc.

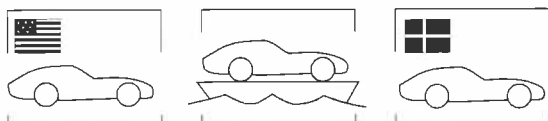
**Tilmelding senest 24. juni til:**

Erik Hougaard 7583 0049 - Poul-Erik Jakobsen 7589 0487

e-mail: jakobsen@skjerna.dk

Se annonce i maj-nummeret.

## Greisen Classics finder Drømmebilen



Lokaliseret i Syd-Californien, beskæftiget med restaurering af veteran biler, har jeg erfaring og ekspertise til at finde den ønskede bil, europæisk eller amerikansk.

De får dansk pålidelighed med international viden, fra bilen spottes, til den holder i Deres garage.



### GREISEN CLASSICS

VINTAGE & SPECIAL INTEREST AUTOMOBILES  
Tlf. USA: 001-858.344.8600 • Tlf. DK: 74.62.20.28

## Knaphuls-mærker købes



God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger.

Serios samler gennem 30 år. Per Faxe, tlf. aften 49 75 03 39.

Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

## Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen

*Reparation og salg af gl. autoradioer  
og tilbehør*

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk

tlf. og fax 45 89 16 47

joergen.frandsen@mail.dk

## Et godt tilbud til DVKs medlemmer



**Redningsabonnement**

- kr. 174 årligt
- intet oprettelsesgebyr
- ingen selvrisiko

Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun kr. 174 om året. DVK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnement til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

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

Som medlem af DVK kan du tegne alle dine øvrige private forsikringer i RUNA.

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

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

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

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

### Kun for medlemmer af DVK

- Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Reg.nr. \_\_\_\_\_ Reg.nr. \_\_\_\_\_ Reg.nr. \_\_\_\_\_

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

- Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling: \_\_\_\_\_

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

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

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

Tlf. privat: \_\_\_\_\_ Tlf. arbejde: \_\_\_\_\_

Sendes  
ufrankeret.  
Modtageren  
betaler portoen.



RUNA FORSIKRING A/S

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