

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



47. årgang - December 2003 - VT nummer 330

## Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå

Telefon 4914 5906

Telefax hele døgnet: 4914 1114

Giro: 600-4253

Administrator: Dorth Thies

Telefontid kl. 10-13

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbil.dk

## Bestyrelsen

**Formand:**  
(Medlemspleje, medlemsregister, vedtægter, kontakt til VFK og MhS)  
Peter Lovstrøm Sørensen  
Engshavevej 131, Grårslev  
7080 Børkop, tlf. 75 86 95 10  
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

**Næstformand:**  
(Museum, bibliotek, PR, jubilæum, kontakt til Veteran Tidende og DTM)  
Claus Frausing  
Højbuens 26  
2730 Herlev, tlf. 44 53 87 00  
claus.frausing@veteranbilklub.dk

**Kasserer:**  
(Budget, bogføring, regnskab, organisations-håndbog og IT)  
Henrik Thøstrup  
Birkøvænget 16  
2880 Bagsværd, tlf. 44 44 56 19  
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

**Sekretær:**  
(Protokol, klubkontor og Swift)  
Kaj Dyring Larsen  
Hasselparken 23  
4040 Jyllinge tlf. 39 90 42 40  
kaj.larsen@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. 65940704  
leif.andersen@veteranbilklub.dk

**(Løb og arrangementer)**  
Ole Poulsen  
Pogemosevej 10, Rudsed  
4990 Sakskøbing, tlf. 54700358  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.  
Oplag: 5200  
ISSN 1600-8278

**Ansvarshavende redaktør:**  
Ole Emil Riisager  
Krogsholmgårdsvej 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 læserbreve og konkurrencevar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

### Annoncepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-  
1/2 side: Kr. 1.600,-  
1/4 side: Kr. 900,-  
1/8 side: Kr. 500,-  
10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.

Rubrikannoncer  
med foto: Kr. 200,-

**Erhvervs-køretøj, 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 og repro

Ole Callesen, tlf. 74561611  
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld  
e-mail: oc.aller@grafisk.dk

Tryk: Princo Kolding

## Klubregister

### 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

**Triangel**  
Liffe Mortensen  
4920 2301

**Rover**  
Henning Helmer  
4919 2700

**Singer**  
Kaj Dyring Larsen  
Se under bestyrelse

**Tjekkiske mærker**  
Svend Carstensen  
3969 8115

**Volvo**  
Ole Callesen  
7456 1611

## Sektioner

**Jydsk Køreskab**  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

**Køreselskab Fyn**  
Fritz Knudsen  
6613 6610

**Køreselskab Vest**  
Erik Hougaard  
7583 0049

**MG**  
Henning Andersen  
3879 5179

**Peugeot**  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

**Sokkelund Herreds Køreskab**  
Svend Draaby  
3871 3902

## Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

**Ford V8 Klub Danmark**  
Svend Draaby  
3871 3902

## Vejledere

**Amerikanske biler - Efterkrigs**  
Peter Lovstrøm Sørensen  
Se under bestyrelse

**Ford V8**  
Birger Blako  
3294 9397

**Ford T**  
Jon Friis Wandall  
6390 7040

**Jaguar (til 1972)**  
Claus Frausing  
Se under bestyrelse

**Singer**  
Bent Friis  
Se under bestyrelse

## Distriktsansvar for medlemspleje, 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**  
John Jørgensen - 66 18 12 12

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

**København Nordsjælland**  
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  
Arne Jespersen, tlf. 86985504  
Kaj Munkholm, 86221975  
Kådshøjvej 12, 8530 Hjortshøj

**Midtjylland-Vesterhede**  
Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
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

## Bibliotek

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

## IT og medlemsregister

Bo Ødegaard  
Hastbuen 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

## Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

## Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

## Revision

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

## FIVA

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



Forsiden: Corvette Sting Ray 1966  
Foto: Hans Pedersen

## Indhold

Ford T	3
Møder, løb og arrangementer	4
Klubaktiviteter	6
Fra bestyrelsen	8
Invitation	10
Valg til bestyrelsen	10
Munkebjergløbet	11
ACD Museum	12
Månedens køretøj	16

Med Bentley gennem Afrika	22
Endnu mere Buick	27
En rigtig veteranbilentusiast	28
Wartburg 1899	29
Sæsonafslutning	30
Konkurrencen	31
Efterlysning	32
Julegaver	33
Læserbreve	34
Rally Marguerite	35
Invitation	36
Køb/salg	37

## SIDE 3

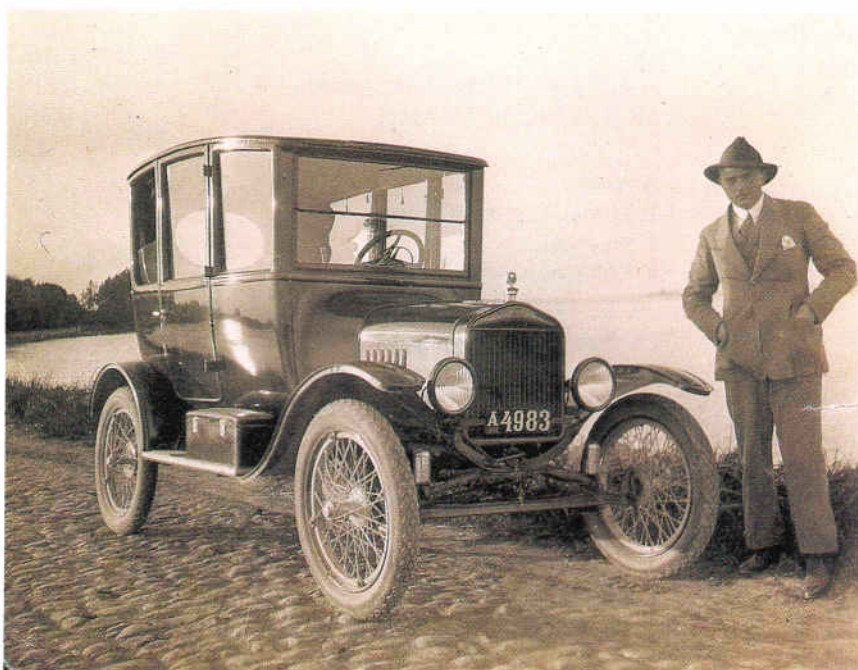
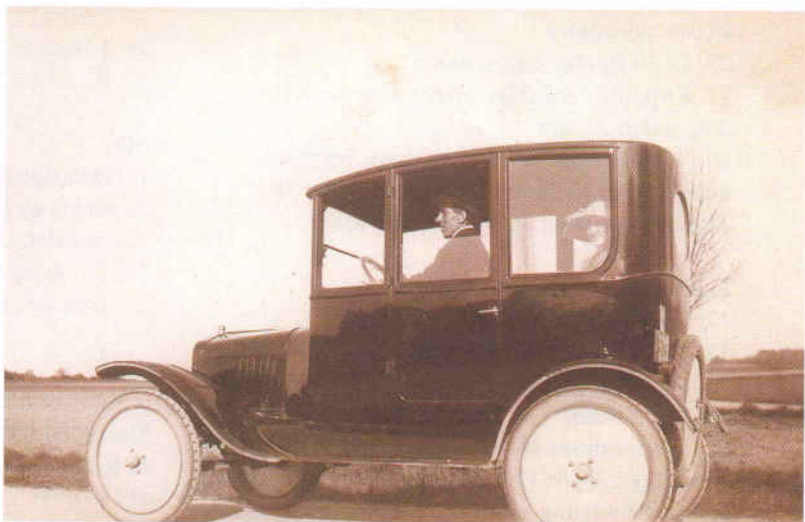
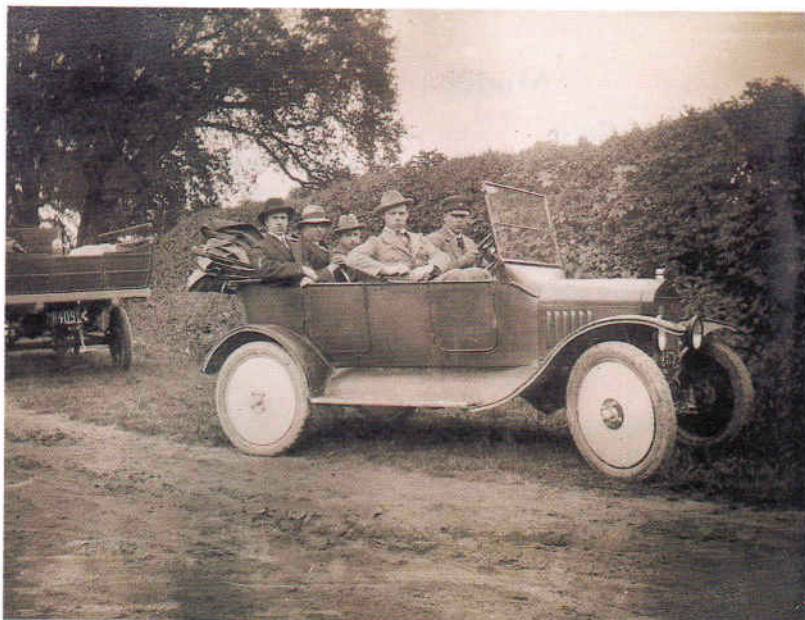
Fords jubilæumsår lakker mod enden og vi kan jo slutte det med endnu nogle eksempler på hvordan man herhjemme »customized« den navnkundige T-model.

I artikler i Bilhistorisk Tidsskrift (især nr. 68) og Veteran Tidende har vi før demonstreret at utroligt mange ofrede penge på specialkarrosserier af enhver art til Ford T. Fra racere til limousiner.

Men mindre kunne gøre det. Kofangere. Eller afvigende hjul. Her er et par eksempler på Ford T der har fået grydelågshjul. De var formentlig af fabrikat Michelin, og ifølge overleveringen tilbød Michelin, ganske som det i dag næsten ikke kan betale sig at købe vinterdæk uden fælge, fem ny dæk i overstørrelse, leveret på grydelågshjul. Men da Ford T har temmelig støjende ligeskårne tandhjul i bagtøjet virkede disse grydelågshjul som membraner, der sang sådan at folk blev halvdøve og bitterligt fortrød købet.

Den åbne vogn har A5731, det er et Frederiksberg-nummer, som med en vis sandsynlighed tilhørte mekaniker H. Gundersen, Bredegades Passage 2, Stuen. Det må være der hvor rådhuset ligger i dag.

Så vidt man kan skimte har den lukkede Ford T med grydelågshjul også et nummer med A57 -. Mystisk.



Den tredje bil, med de noget uskønne trådhjul med løse fælge, var Max Schreiners (lørdagspige Netes far). Det kan man så undre sig over, for han kom fra et hjem med Rolls-Royce (se BhT 100), og han beholdt næppe heller sin Ford T ret længe, så blev den udskiftet med en Cleveland, som senere blev ombygget, derpå FIAT 501S, meget brugt til barske orienteringsløb (se BhT 41), så den Amilcar CGSs Mogens Bessermann har i dag (se BhT 33) og efter den MG J.1 (som har overlevet svagt ændret, men desværre blev solgt til Schweiz. Se BhT 76). Schreiners Ford er også udrustet med de amerikanske Haynes støddæmpere, som Bülow forhandlede.



## Møder

### MØDEKALENDER

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.

#### Januar

- 6. 19.30 Egeskov. Biblioteksaften.
- 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
- 8. 19.30 Børkop. Klubmøde. Video om Færø-tur.
- 8. Rødekro. Klubmøde.
- 8. OBS: Møde i Nivå – eller Nærum? Ring den sidste uge før *uden for* kontortid til klubbens telefonsvarer.
- 26. 19.00 Vesterhede. Video, blandt andet fra stedets udemøder.
- 27. 19.30 Egeskov. Klubmøde.
- 27. Klippinge »baghjulekomsammen« – tilmelding inden 27. dec.
- 29. Morris-møde hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, 3400 Hillerød. Deltagergebyr kr. 50. Tilmelding senest 26/1 på tlf. 48240123.

#### Februar

- 12. Rødekro – se Klubaktiviteter.
- 12. 19.30 Børkop. Klubmøde.
- 23. 19.00 Vesterhede. Udemøde i Hyldelund, se Klubaktiviteter.
- 26. Morris-møde hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, 4632 Bjæverskov. Deltagergebyr kr. 50. Tilmelding senest 23/2 på tlf. 56871989.

#### Marts

- 11. 19.30 Børkop. Klubmøde.
- 25. Morris-møde hos Rimmy Tschernia, Krogarvej 39, 2605 Brøndby. Deltagergebyr kr. 50. Tilmelding senest 22/3 på tlf. 43452301.

#### April

- 15. 19.30 Børkop. Klubmøde, bemærk rykket frem pga. påsken.



## Løb

Bemærk at listen er foreløbig – nogle af løbsdatoerne er efter hvornår det plejer at være og er altså ikke endeligt bekræftet.

### 2004

#### Januar

- 31. Motorcykelshow og stumpemarked i Dronning Margrethe Hallerne i Fredericia. Se [www.forever2wheels.dk](http://www.forever2wheels.dk)

#### Februar

- 10.-15. Bustur til Retromobile i Paris. Se indbydelse i dette nr. af VT.

#### Marts

- 27.-28. Fredericia, stumpemarked.

#### April

- 17. Kværkeby, bagagerumsmarked.
- 25. Tåstrup Swap-meet stumpemarked.
- 29. Ikea-løb, start Vangede.

#### Maj

- 1. Rådhuspladsen i København – optog til Nærum, hvor Sommers ny museum og vores ny lokaler officielt indvies.
- 2. Kastellet, kl. 14 til 16.
- 20.-23. Rally Marguerite, se indbydelse i dette nr. af VT.
- 27. Ikea-løb, start Tåstrup.

#### Juni

- 5. Stumpemarked kl. 8 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.
- 6. Klampenborg Galopbane, Classic Autojumble, tema DVK 50 år.
- 12.-13. Gavnev.
- 19. Sydhavsrally, start i Sakskøbing.
- 24. Ikea-løb, start Tåstrup.

#### Juli

- 3.-4. Fanø Motorløbet. Se omtale i VT 329.
- 29. Ikea-løb, start Tåstrup.

#### August

- 1. Munkebjerg Hill-Climb.
- 7. Stevnsløb.
- 8. Munkebjergløb.
- 20.-22. DVK jubilæumsfest i Fredericia. Program følger.
- 26. Ikea-løb, start Vangede.
- 28. Kværkeby, høsttur.
- 29. Rindsholm. Kl. 11 til 16. Se [www.rindsholmkro.dk](http://www.rindsholmkro.dk)

#### September

- 4. Lastbiltræf kl. 10 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.

#### Oktober

- 2. Tåstrup Swap-meet, stumpemarked.



## UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

2004

### Januar

31.-1. feb. Bremen Classic Motorshow, se [www.classicmotorshow.de](http://www.classicmotorshow.de)

### Maj

7.-9. Best of British Motoring Festival, Zaluzany ved Teplice i Tjekkiet. Kontakt David Griffiths på e-mail [Transport.Heritage.Park@post.cz](mailto:Transport.Heritage.Park@post.cz)

### Juli

16.-18. Falsterbo Classic – [www.fcss.nu](http://www.fcss.nu)

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)



## Aero Minx

- og de andre Hillmænd. Ved et beklageligt kiks fik vi ikke sat ordentligt navn på bilernes ejer i VT. Det er Niels Krüger Rasmussen.

## Mere vejmuseum

I den ny trafikaftale mellem regeringspartierne, De Radikale, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne er der sat 10 millioner kroner af til anlæggelse og 2 millioner årligt til drift af et vejmuseum.

Til Holbæk Amts Venstreblad siger Per Ole Schovsbo, der var direktør for vej- og bromuseet på Farø da det gik konkurs og lukkede i 1996, at pengene kommer i sidste øjeblik, men med den ny økonomi vil der kunne oprettes et museum i fuld drift. Holbæk kommune vil genforhandle aftalen om leje af Ridehuset på det gamle kaserneanlæg i Holbæk, hvor museets samlinger har været opmagasineret siden, men kommunen har nu brug for huset til andet brug og derfor bliver det snarere i tilknytning til Andelslandsbyen Nyvang, at vej-museet anlægges.

Efter det usædvanlige tilsagn om statsstøtte har flere private sponsorer også vist interesse.

Sidste: Ved redaktionens slutning ser det ud til at nogle af politikerne har fået kolde fødder - de vidste ikke hvad de sagde ja til!

## Ulykken

Vi omtalte i sidste nummer en ulykkelig hændelse på motorvejen ved Kolding, hvor Bøje Hansen i Ford T var blevet påkørt bagfra og var kommet svært til skade.

Hensigten var at minde medlemmerne om at også vi er udsatte i trafikken. Desværre har blandt andre formanden for Ford T Klubben, Karen Friis Wandall, opfattet det sådan at jeg insinuerede at veteranbilisten havde været uforsigtig, og det har hun på sit medlems vegne bebrejdet mig.

Det beklager jeg dybt. Og derfor skal vi nu understrege, at bilen var synet i år og godkendt uden bemærkninger, at Bøje Hansen ydermere havde sat separat 12 volt udstyr på vognen til lys og blinklys, og at bilinspektionen efter ulykken har konstateret, at lyset fungerede, da påkørslen skete.

Den bagfra kommende har til politiet sagt at han ikke så Ford'en.

Veteranbilisten pådrog sig brud på både en arm og et ben og beskadigede et øje. Vognen blev totalskadet.

Politimæssigt er sagen afsluttet med at politimesteren i Kolding har meddelt Bøje Hansen, at modparten har fået et bødeforlæg, hvilket vil sige at der ikke har været noget at udsætte på Bøje Hansens kørsel eller hans vogn.

Vi ønsker Bøje Hansen god bedring, men kan heldigvis tilføje at han allerede har været i stand til at komme til klubmøde i Vesterhede, om end kørende med en kammerat.

oer



## FYN EGESKOV



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

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

Da vi jo i DVK's Fyns-afdeling pr. tradition ikke holder klubaften i julemåneden, vil jeg hermed på aktivitetsudvalgets vegne ønske alle medlemmer med familie en rigtig god jul og et godt nytår.

Vi mødes igen tirsdag den 27. januar, hvor vi håber på stort fremmøde, da vi skal planlægge næste sæsons aktiviteter. Der bliver meget at se til, med flytning af bibliotek, jubilæumsarrangementer mm.

Der vil dog også blive plads til et par madpakketure, så kom med forslag, så finder vi en dato der kan passe.

Og husk at Finn Vangsgård holder biblioteksaften tirsdag den 6. januar kl. 19.30.

Venlig hilsen  
John Jørgensen

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Det lader til at vi kommer til at overtage det klubhus som vi hidtil har lejet os ind i. Det betyder at vi holder almindeligt klubmøde 8. januar.

12. februar vil jeg gerne hvis der vil møde rigtig mange frem, for på den dag skal vi tale om »vores« klubhus, for det er jo ikke mit hus, det er vores allesammens mødested. Derfor også med fælles ansvar og pligter og hvad dertil hører. Så mød venligst op og lad os tale om tingene. I får senere besked om hvorvidt vi igen kan regne med Jyske Bank som løbssponsor, den har antydnet

at den gerne vil, men fast tilsagn har jeg ikke fået endnu.

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, køre til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

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

Tirsdag den 6. januar kl. 19.30 klubmøde.

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

## ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

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

Vores klubmøde tirsdag den 28. oktober, hvor Hans Peter Nielsen skulle fortælle og vise videoen fra Styrkeprøven 2003, blev en fuser fordi videoen ikke var færdig. Vi havde i klubtasken en video fra DVK's 40 års jubilæumsløb ved Næstved og Gavnø. Den kørte vi i stedet, med mange kommentarer undervejs, så håber vi videoen fra Styrkeprøven er klar til mødet i februar.

På klubmødet 25. november kom Niels Nørgård og hans mekaniker Per med video og lysbilleder fra Copenhagen Classic i Fælledparken. For Niels' eget vedkommende med en kollision med en svensk deltager og betonbarrieren. Niels' Austin A30 blev skadet, Niels selv slap uskadt, men dybt chokeret. Niels og Per havde også en video med fra Goodwood-banen i England, hvor der både var flyveopvisning og baneløb. Jo, det var en god aften, så stor tak til Niels Nørgård og Per.

Intet møde i december, næste gang er den traditionelle »baghjulskomsmen« tirsdag den 27. januar. Af hensyn til tilskuddet fra DVK, hvor regnskabet

følger kalenderåret, skal jeg have jeres tilmelding senest lørdag den 27. december på tlf. 56578205. Der er begrænset plads (først til mølle). Rigtig glædelig jul og godt nytår.

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.

8. januar mødes vi til et ubrugt år. John Andersen viser en video fra sin sensommeretur til Færøerne. John har bl.a. været på veteranmuseum. Vi skal også snakke lidt om året, der kommer.

12. februar og 11. marts klubmøder, ingen specielle aktiviteter fastlagt.

Jeg vil benytte årets sidste nummer af Tidende til at ønske alle en rigtig Glædelig Jul og et lykkebringende nytår. Jeg glæder mig til mange gode veterantimer og -ture i 2004.

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.

Sidste mandag i oktober mødtes vi 25 mennesker, de fleste i kedeldragter, til rodemøde. Jeg havde købt en stor trailer fyldt med stumper. Der blev kigget og rodet, og nogle dele fandt ny ejere. Dagbladet JyskeVestkysten kom på besøg med journalist og fotograf, og de fik en hel side ud af at snakke med flere af klubmedlemmerne.

Til julefrokosten kom der 31 mennesker. Efter lidt småsludren bød jeg velkom-



men og folk gik til bords. Efter lidt spisning rejste jeg mig og fortalte lidt om hvad der rører sig i DVK. Et kort referat af mødet mellem mødestedslederen og bestyrelse i Kværkeby. Den uheldige Ford T-kører var også mødt op med sit ny køretøj. Til slut raffede vi om de medbragte pakker, og det gav en del morskab.

Mandag den 26. januar bliver der filmaften med blandt andet video fra nogle af vores udemøder. Mandag den 23. februar udemøde hos Michael B. Olesen, Hyldelund mellem Hovborg og Lindknud.

Venlig hilsen  
Ove H. Iversen

**VESTJYLLAND - SPJALD**

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

Venlig hilsen  
Henning Knudsen, tlf. 97381264

**KØBENHAVN-  
NORDSJÆLLAND - NIVÅ**

Møde hver den første torsdag i måneden – til 8. januar var planlagt besøg i Nivå af verdensmesteren i billåse, René Andersen. Men pga. flytterod er det usikkert om mødet kan holdes i Nivå eller muligvis i Nærum eller slet ikke. Derfor: Ring den sidste uge før og uden for kontortid til klubbens telefonnummer og hør på telefonsvareren hvad resultatet bliver.

Åbningen af den ny sæson for udendørs arrangementer bliver 2. maj kl. 14 til 16 på Kastellet.

Venlig hilsen  
Claus E. Neble

**Fra Vesterhede**



*Ove Iversen sammen med fotografen og journalisten.*



*Oves famøse lager.*



*Arne Schmidt studerer fotos fra sommerens møder.*





## Fra bestyrelsens arbejdsfelter

**Igennem et stykke tid har vi ladet de enkelte bestyrelsesmedlemmer selv skrive til Veteran Tidende om, hvad der skete inden for deres arbejdsområder. Det har ikke virket ikke efter hensigten, hvorfor vi nu igen forsøger med en samlet redegørelse, som altså ikke er et direkte referat af bestyrelsesmøderne, men orientering til medlemmerne om, hvad vi arbejder med.**

Bestyrelsesmødet den 24. november 2003 var præget af, at Claude Teisen-Simony, Poul Suhr og Viklit Graae Jørgensen havde bedt redaktøren om i Veteran Tidende for december at indrykke en indmeldelsesblanket for et nyt **førkrigskøreselskab**. Et tiltag, som angivelig skulle have været måneder undervejs. Bestyrelsen var ikke synderlig overrasket over fremgangsmåden, altså at initiativtagerne overhovedet ikke ønsker at drøfte emnet med bestyrelsen forinden offentliggørelsen. Belært af vore erfaringer med Teisen-Simony og Suhr meddelte vi initiativtagerne, at vi grundlæggende ikke havde den fornødne tillid til at den tidligere formand og det tidligere bestyrelsesmedlem kunne bestride opgaven til *klubbens* bedste. Der skal ikke være nogen tvivl om at bestyrelsen gerne ser flere sektioner, der i god klubånd beskæftiger sig med de ældste biler.

Forberedelserne til **flytning til Nærum** er i fuld gang. Tolv til femten medlemmer har meldt sig som flyttemænd, reolopstillere og biblioteksnedpakkere. Desuden kommer fynboerne med et helt hold. Andre har meldt sig til at male lokalerne på Nivågård op til afleveringsstand. Byggeriet er langt fremme, men også presset, så januar bliver nok lidt kaotisk, i hvert fald uregelmæssig.

**Biblioteksprojektet** rykker planmæssigt fremad og vi har indgået en samarbejdsfatale med Det kongelige

Bibliotek. Se mere herom andetsteds i bladet.

Klubbens **økonomi** har det godt. Heldigvis, for portoforhøjelsen på foreningsblade ser ud til at ramme os hårdt. Vi arbejder på forskellige løsninger. Den gode økonomi skyldes dels den fine tilgang af nye medlemmer, dels at der er områder, hvor vi ikke har brugt så mange penge.

Planlægningen af **jubilæumsåret** er i god gænge. De vigtige datoer er den 1. maj 2004, hvor vi tager hul på jubilæumsåret ved indvielsen af Sommers Veteranbil Museum og vore nye lokaler og bibliotek. Selve jubilæumsfesten ligger i Fredericia den 20.-23. august 2004. I jubilæumsåret introduceres en ny klubaktivitet, Rally Marguerite, se tilmeldingskupon andetsteds i bladet, ligesom vi arbejder med et nyt bomærke for klubben, herunder også et nyt vogmærke. Hele designprogrammet tager skyldigt hensyn til klubbens tradition.

For at lette presset på Veteran Tidendes redaktør forsøger vi at yde assistance med at koordinere **løbs- og aktivitetskalenderen**. Ole Poulsen står for det.

**Medlemsdatabasen** er igen på vej. Det tidligere bestyrelsesmedlem og redaktøren af den seneste udgave Bo Ødegård har påtaget sig at være ankermand på projektet, hvor vi vil arbejde på at gøre modelbetegnelser og modeltype ens for de respektive biler. Det er en stor opgave og kræver også hjælp fra medlemmer, der er specialister i de forskellige mærker. Vi når heller ikke at rette alle mærker igennem, men vi begynder i 2004.

Medlemmer, der **søger penge til forskellige formål**, klager somme tider over, at de får for lidt i forhold til den eller den. Oftest er sammenligningen slet ikke korrekt og alene baseret på rygter. Vi vil derfor jævnlige og altid i forbindelse med regnskabsaflæggelse

udtrykkeligt specificere i noterne, hvem der har fået udbetalt hvor meget og til hvad. Vi har denne gang afslået en ansøgning fra Morris Registeret om kr. 3000 til lokaler for registerets aktivitet i 2004 under henvisning til at klubben ikke yder økonomisk støtte til registre og i øvrigt i forvejen stiller klublokaler til rådighed.

**Kontingentopkrævning** foregår fra 2004 vis PBS, Pengeinstitutternes Betalingsservice. Vi opfordrer alle vore medlemmer, der stadig måtte være uden for ordningen, til at tilmelde sig. Meningen var at give sekretariatet en administrativ lettelse.

Som et led i den **bedre kommunikation** med mødestederne vil en eller to fra bestyrelsen også i denne vinter tage rundt på besøg efter forudgående aftale, men allerede fra nu af informere gennem direkte fremsendelse af »Nyt fra bestyrelsen« pr. mail. På den måde er mødestedslederne informeret lidt før end medlemmerne er gennem bladet.

Med gode erfaringer fra seminaret med mødestedslederne vil vi også lave et **seminar for løbsarrangører** og for de af medlemmerne, der måtte have lyst til at blive det. Se tilmelding andetsteds i bladet.

Bestyrelsen ønsker medlemmerne **God Jul og Godt nytår**.

30. november 2003  
Bestyrelsen





## Dansk Veteranbil Klub udvider bibliotekssamarbejdet til også at omfatte Det kongelige Bibliotek.

Klubbens samarbejde med Danmarks Biblioteksskole er en kendt sag. De studerende på projektet har vist sig at være til endog meget stor gavn for klubbens nye bibliotek. Blandt andet foreslog de, at vi skulle undersøge mulighederne for et samarbejde om et bibliotekssystem med et af de store biblioteker, idet det kunne vise sig at være både bedre og billigere end vi selv kunne gøre det.

De studerende havde ret og 20. november indgik klubben en *servicekontrakt om baseværtsskab* med landets fremmeste bibliotek: Det kongelige, som for en meget lille del af, hvad det ville have kostet os hvis vi selv skulle have gjort det, har påtaget sig at holde os edb-mæssigt 'i luften' i samme omfang som Det kongelige Bibliotek selv. Det vil sige installation, drift (opetider), vedligeholdelse, hotline, ambulancetjeneste og systemudvikling.

Klubbens bibliotek vil komme til at ligge på Det kongelige Biblioteks server på lige fod med foreløbig 41 andre biblioteker, bla. Danmarks Tekniske Universitets og Kunstindustrimuseets. Vores bibliotek bliver en (meget) lille del af Danmarks største bibliotekssystem og det, der kan mest. *Aleph*, hedder det. Som planlagt fra begyndelsen kommer vores bibliotek til at ligge på Internettet via et link fra både vores og Det kgl.'s hjemmeside. Det betyder at alle klubbens medlemmer kan se hvad klubben har, uanset hvor man bor i landet, blot man har adgang til Internettet. Det kan alle andre mennesker sådan set også, men det er vel bare reklame for Dansk Veteranbil Klub. Man kan jo ikke få glæde af vores samling af motorhistorisk litteratur, værkstedsmanualer etc. uden at være medlem.

## Mødestedslederne samlet i Kværkeby



Bestyrelsen mødte mødestedslederne. Preben Boisen, Kværkeby, lagde lokaler til. På billedet ses med ryggen til fra venstre: Poul-Erik Jakobsen, Børkop, Ole Poulsen og Kaj Dyring Larsen fra bestyrelsen, vært Preben Boisen og John Jørgensen, Egeskov. Med 'facaden' til ses fra venstre Lars Hugo Kristiansen, Rødekro, formand Peter Løvstrøm, kasserer Henrik Thostrup, Kai Wredstrøm, Klippinge, Ove H. Iversen, Vesterhede, Claus Neble, Nivå. Resten kunne ikke være på billedet eller var ikke til stede.

### Som en ny aktivitet har alle mødestedslederne været til møde i Kværkeby hos Preben Boisen sammen med bestyrelsen.

Bestyrelsen fik lejlighed til at redegøre for hvilke opgaver de enkelte bestyrelsesmedlemmer har, med en debat herom. Derefter orienterede mødestedslederne om aktiviteterne på de enkelte mødesteder. Der kom mange gode idéer på bordet.

Bestyrelsen redegjorde for ønsket om at hvert mødested i de kommende budgetter får et rammebeløb til dækning af aktiviteterne på mødestedet f.eks. indkøb af blade, julefrokoster, mødeomkostninger. Der er mødestedet som selv afgør hvordan rammebeløbet skal anvendes. Derudover vil der i budgettet være afsat et beløb til telefongodtgørelse og husleje. I den udstrækning der i lokalområdet bliver arrangeret løb eller andre aktiviteter, vil mødestedet kunne søge om særskilte beløb efter de gældende regler.

Bestyrelsen redegjorde ligeledes for dels planerne om først i 2004 at afholde et møde for alle, der aktivt deltager i tilrettelæggelsen af løb og arrangementer i lokalområderne, og dels et velkomstprogram for nye medlemmer i Dansk Veteranbil Klub. Velkomstprogrammet indeholder en udskrift til mødestedslederne om de nye medlemmer i området, så de kan blive kontaktet og sluset ind i de lokale aktiviteter.

Da mødet var en god udveksling af synspunkter i Preben Boisens gode rammer og dejlige forplejning, blev det besluttet at gentage denne mødeaktivitet.

På bestyrelsens vegne  
Kaj Dyring Larsen



## Invitation til seminar for løbsarrangører

**Det netop afholdte seminar for mødestedsledere var en stor succes, den vil bestyrelsen gerne følge op med et seminar for løbsarrangører.**

Bestyrelsen har gennem det sidste par år arbejdet på at fastlægge retningslinier for afvikling af løb og arrangementer. Bestyrelsens oplæg er ikke blevet lige vel modtaget af alle. Kan vi i fællesskab finde et bedre?

Vi har i Dansk Veteranbil Klub mange erfarne løbsarrangører. Samtidigt er der en del der går med ideer til arrangementer, men som ikke ved hvordan de skal komme i gang. Et seminar er et ideelt forum for udveksling af erfaringer.

**Der indbydes derfor til seminar for erfarne og kommende løbsarrangører  
i Odense lørdag den 28. februar 2004 kl. 10:00.**

Tilmelding til klubbens kontor senest 1. februar.

### Program:

Velkommen, også til en ny tradition i klubben.

Information fra de respektive bestyrelsesmedlemmernes arbejdsområder.

Kort beretning fra de respektive løb v/løbsarrangørerne.

Opsummering af erfaringerne.

Debat om rammer og tilskud for løb i DVK-regi.

I løbet af dagen byder klubben på passende forplejning.

Da det er første gang bestyrelsen står for et sådant arrangement er det svært at sige noget om afslutningstidspunktet, men mon ikke kl. 16:00 er passende.

Vel mødt!  
*Bestyrelsen*

## Valg til bestyrelsen i 2004

Ved den kommende generalforsamling i marts 2004 genopstiller hele bestyrelsen.

Husk at ny kandidater skal anmeldes til bestyrelsen inden udgangen af januar 2004, og at forslag fra medlemmerne om ændring af klubbens vedtægter skal være bestyrelsen i hænde inden udgangen af december.

Forslag fra medlemmerne, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar.

På bestyrelsens vegne  
Peter Løvstrøm Sørensen



## MUNKEBJERGLØBET 2003

**Lørdag den 9. august 2003 blev løbet afholdt for 7. gang i omegnen af Vejle.**

**Der deltog i alt 88 biler, som var opdelt i 9 forskellige grupper, der startede i forskudt rækkefølge og i forskellige retninger fra 3 startsteder.**

Løbet blev gennemført i fantastisk godt vejr, og bilerne kæmpede bravt for at holde varmen nede, hvilket lykkedes forbløffende godt, så vi var forskånet for større uheld på den 120 km lange rute, bortset fra en Jaguar, hvor retur-fjederen til karburatorerne sprang, så motoren pr. automatik blev sendt lige op i det røde felt, hvilket desværre gav motorhavari.

På Tirsbæk Slot var der manøvreprøve, hvor man skulle både køre mod og bakke mod en tønne der var usynlig for føreren – og uden hjælp fra ledsagere.

Det lykkedes Knud Engsig-Jensen i sin Morris 1000 Super fra 1965 at parkere med samlet afstand på i alt 3,2 cm - og så endda med trækkrog på.

Derudover skulle der i alt svares på 28 forskellige spørgsmål undervejs af forskellig sværhedsgrad, idet der i de fleste var indlagt lidt fælder, som dog langt de fleste gennemskuede uden større problemer.

Vinder af løbet blev Carsten Stender og Jesper V. Sørensen fra Kolding i Jaguar XK 120 fra 1953, foran Ole Nørgaard Andersen i Austin-Healey 100/6 fra 1957, og på 3. pladsen kom Knud og Ulla Engsig-Jensen fra Odder i Morris 1000 fra 1965.

Ældste bil der deltog var en Ford A fra 1930 - desværre kan jeg ikke skrive hvem den tilhørte, idet jeg tabte overblikket, da den første vinder Ole Rasmussen i en 1929 Ford A ædelmodigt

fortalte at han faktisk havde udskiftet 1929-modellen med en 1930-model til dagen - så præmien gik videre.

I øvrigt klarede den ældste gruppe biler, der var fra 1930-1936, hele turen imponerende driftsikkert og uden noget tidspres.

Længst væk fra kom Sören og Agneta Hammer fra Halmstad i Sverige i MG TD 1950.

Der blev også uddelt uheldighedspræmier, hvoraf den ene gik til en MGA, der nåede at se den gamle Lillebæltsbro før der blev navigeret om, og den anden gik til den mere uheldige Jaguar XK.

På tryk nævnes ingen navne i denne kategori.

Næste år køres Munkebjergløbet lørdag den 8. august, medens der ugen før, nemlig søndag d. 1. august, køres Munkebjerg Hill-Climb.

Hans Geschwendtner



# ACD Museum

Af Thom Bang Pedersen

**På vej tilbage til Michigan fra Tennessee, hvor vi havde været til Corvetten 50-års jubilæum, kørte vi gennem staten Indiana. Lige før vi kørte ud af staten kom vi til den lille by Auburn, der lå et par bilmuseer så det var tid til en pause.**

Det første vi kom til var en meget flot bygning i Art Deco stil, det var Auburn Cord Duesenberg Museet.

Man ser først selve bygningen, som ser helt ny ud, men i gammel stil. Store udstillingsvinduer med mærkerne Auburn Cord Duesenberg i guldskrift. Men vinduerne er spejle, så man er nødt til at gå indenfor.

Indenfor er man lige pludselig tilbage sidst i tyverne først i tredverne, i den flotteste salgsudstilling for biler man kan tænke sig. De var her allesammen i forskellige udformninger, Auburn Cord og Duesenberg, så hvor skulle man begynde?

Rundturen i udstillingen tog en rum tid da der var mange interessante biler og mange nye oplysninger på skiltene, lokallet var også noget for sig selv med flotte

granitgulve med et helt specielt mønster, højt til loftet med stukkanter samt nogle meget specielle lamper, midt i udstillingen gik en flot smedejernstrappe op til 1. sal. Bag ved trappen var en museumsshop med alverdens ting i relation til museet, f.eks. Cord L29 i modelbil til \$2000, men den var også lige så flot som den ægte vare i udstillingen.

Efter at have studeret ACD bilerne kunne vi så nyde synet af andre store klassiske biler af forskellige mærker fra Europa og USA.

Nå men vi måtte jo også op på 1. sal, her var endnu mere at se på, i et stort nyrenoveret lokale, endnu flere af før-omtalte mærker, f.eks. den sidste Duesenberg fra 1967 med italiensk designet karrosseri (ikke fordi den var køn), samt flere specialudstillinger, en med biler bygget i og omkring byen Auburn, en med aluminiums udvikling inden for bilindustrien og masser af andre ting. Ude på siden af det store lokale kunne man så gå gennem de gamle kontorer og





konstruktionslokaler med tegninger i 1:1 af Cord 810, L29, modeller i træ samt E. L. Cords kontor.

Man havde også et stort bibliotek med mange originale bøger og oplysninger om ACD bilerne, det nåede vi ikke at se.

Hvordan kan man nu lave sådan et museum?

Vi skal tilbage til 1929, da E. L. Cord fik bygget denne bygning som hovedkvarter og administration for Auburn Automobile Company. Mens alle andre tabte penge efter børskrakket i 29 var her en blomstrende forretning indtil 1932. I de følgende år tabte firmaet penge indtil det lukkede 11. november 1937.

Dallas Winslow købte hele bygningen for \$25.000 i juni 1938 og indrettede den som maskinværksted og lager, her producerede man så i mange år reservedele til biler og andre maskiner (Auburn Cord Duesenberg Company). Det var mange samlere af ACD biler glade for.

I 1952 startede The ACD Club og i 1956 holdt man den første ACD Festival i byen Auburn.

I 1960 solgte Winslow sin virksomhed og firmanavnet til en skolelærer fra Oklahoma. Han ville bygge replicaer af Cord 810 og Auburn 852.

Bygningen stod nu ubenyttet hen indtil efter 1963, herefter blev den op til 1970 brugt til forskellige produktioner og blev totalt nedslidt og derefter lukket, man overvejede i bystyret at få den revet ned.

I 1971 holdt ACD festivalfolkene en auktion i forbindelse med deres årlige møde. Overskuddet besluttede man at overføre til festivalkomiteen og man oprettede en ny non profit gruppe med navnet » Auburn Automotive Heritage, Inc. » med det formål at etablere et museum. Gennem årene var der mange forslag og ideer om hvordan man kunne lave et museum og mindesmærke for Auburn Automobile Company.

De historisk mindedede foretrak at man købte og renoverede den gamle administrationsbygning. I januar 1974 købte man så bygningen for \$105.000.

Ved hjælp af sponsorer og andre midler fremskaffede man \$108.000 til at restaurere bygningen udvendig og det store salgslokale, her blev alt gjort i stand så det så ud som i 1929, man fandt sågar 11 af de gamle lamper på et lager. De blev





lavet i stand og man kunne fremstille 11 mere så belysningen blev komplet.

I labor day-weekenden 1974 holdt man åbning med 33 biler i udstillingslokalet og havde 15.000 besøgende.

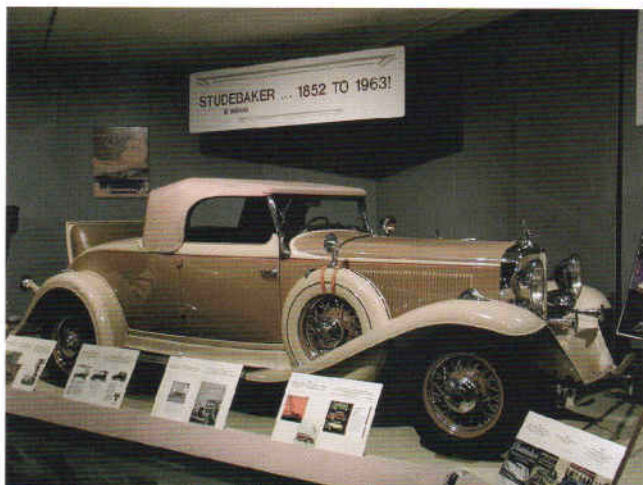
En ny æra var begyndt. Desværre var E. L. Cord død den 2. januar 1974.

Bygningen er siden blevet løbende gjort i stand og i dag har man vel nok et af de flotteste og mest historiske museer i USA.

Nu forstår man hvorfor det bliver kaldt »It's a Duesy! »

Jeg har i mange år haft en drøm om at se dette museum og den er nu indfriet til fuld tilfredshed, det er nok ikke sidste gang man kommer her.

Foto : Kenneth Yokosawa.





# Chevrolet Corvette Sting Ray 1966

Tekst og foto: Hans Pedersen

Bilkarrosserier har gennem årene mest været fremstillet i stål, sådan har det været siden den spæde start omkring 1900. Der skulle dog ikke gå mange år inden man forsøgte sig med et andet materiale, nemlig det man i daglig tale kalder plastic. Ikke plastic som opvaskebaljen hjemme i køkkenet, men derimod glasfiberarmeret polyester, i daglig tale glasfiberkarrosserier. De fleste ved nok, at månedens køretøj – Chevrolet Corvette – netop har et glasfiberkarrosseri og har haft det lige fra Corvettenes introduktion i 1953. Jamen du milde, det er jo 50 år siden, og betyder altså at den berømte Chevrolet Corvette netop i år har haft 50-års jubilæum, og til lykke med det.

Man stiller sig så det spørgsmål, om Corvette var den første bil med glasfiberkarrosseri? Både ja og nej. Det var den første seriefremstillede bil med et sådant karrosseri, men slet ikke den første. Skal vi tilbage til begyndelsen, hvor nogle folk ville prøve noget andet end det traditionelle stål, da skal vi til 2. verdenskrigs afslutning. På den tidligere Bugatti fabrik i Molsheim (Elsass) sad den tyske konstruktør Heinz Trippel. På den berømte fabrik med de fine traditioner for eksklusive sportsvogne og racere havde han under hele krigen fremstillet amfibiekøretøjer til værnemagten, men han blev tvunget til planmæssigt at trække sig tilbage til fædrelandet, og der begynde på en frisk.

Han indså hurtigt, at der efter krigen ville blive brug for en lille økonomisk bil, og han var den første i Europa, der i praksis forsøgte sig med glasfiberkarrosserier i begrænsede antal. På biludstillingen i Paris viste han en prototype med navnet Marathon, en bil med hækmotor og baghjulstræk fra den oprindelige forhjulstrukne Panhard. Pengene var dog små, og snart var kassen tom. Heinz Trippel fandt en østriger, der ville være med i projektet, men han havde alligevel ikke økonomi til at redde det. Herefter kom karrosserifabrikken Baur i Stuttgart ind i billedet, og der blev bygget et par prototyper. Den oprindelige Panhard motor blev udskiftet med en Zündapp motorcykelmotor på 600 ccm, og senere



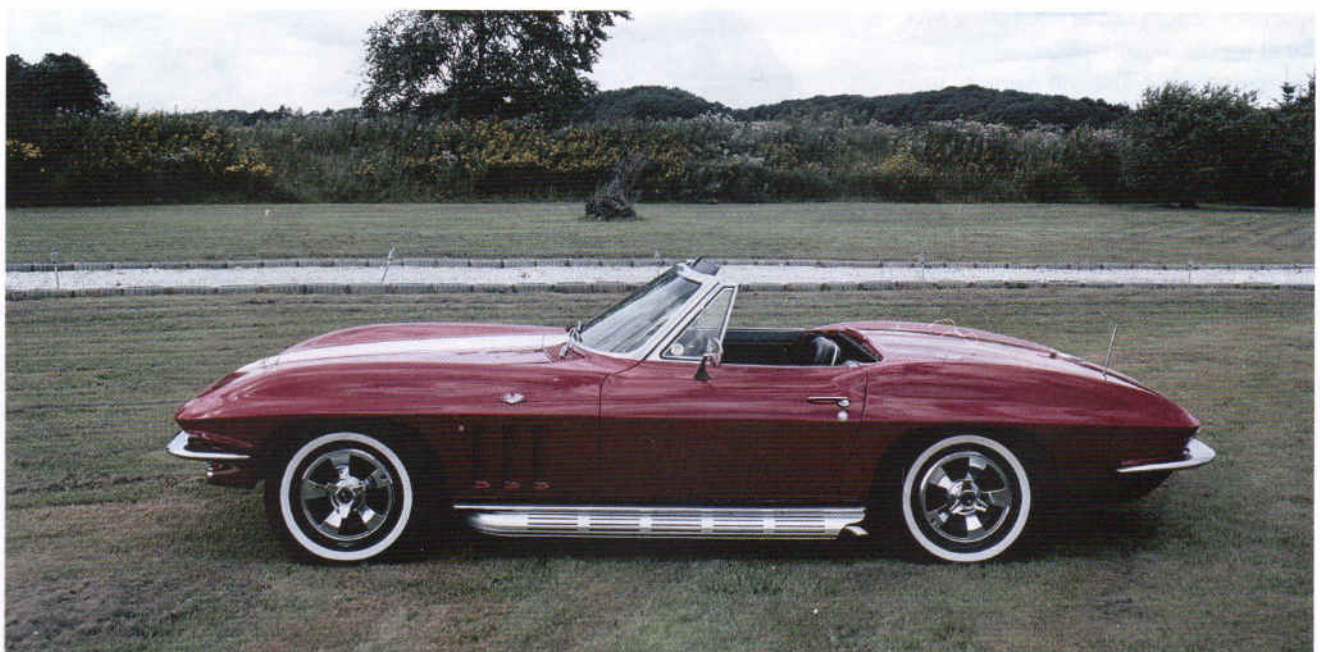




med den af flyfabrikken Heinkel udviklede 3-cyl. 2-takts motor på 680 ccm, der havde 33 hk og gav køretøjet en tophastighed på 135 km/t. Projektet så fint ud, men nu skulle der findes rigtig mange penge, såfremt en egentlig produktion skulle iværksættes. Det lykkedes ikke, og flyfabrikken Heinkel overtog det hele. Og der sluttede det så, idet Heinkel brugte sine kræfter og penge på den lille Heinkel kabinescooter. Men historien med glasfiberkarrosserier slutter ikke her, idet vi lige skal en tur til Skandinavien, helt præcis til Lunde i den norske Telemark og minsandten også lige en tur til Roskilde her i Danmark. I Norge var forretningsmanden Kohl-Larsen dukket op, og han var interesseret i projektet med den lille glasfiberbil. Efter mange

forhandlinger overtog han alt, såsom værktøjer, forme, prototyper m.v. Kohl-Larsen skulle have haft visse maskindele fra Tyskland, men der gik lidt rod i det, og han besluttede sig til selv at tage hånd om det. Han kontaktede den tyske konstruktør Falck, der tidligere havde været tilknyttet fremstillingen af den tyske, senere opgivne, Gutbrod. Han tegnede et kraftigt centralrørchassis til det allerede eksisterende glasfiberkarrosseri. Bilen blev monteret med en Saab 3 cyl. totaktsmotor på 750 ccm. Bilen fik navnet **Troll**, og der var planlagt en produktion på 15 stk. i første omgang. Desværre nåede man kun af fremstille 5 stk. biler inden firmaet Troll Plastik- og Bilindustri gik fallit. Troll eventyret begyndte og sluttede i 1956.

Samtidig med det norske eventyr forsøgte man sig også i Danmark med den såkaldte DKR-bil, eller Roskilde bilen, som den også blev kaldt. Planen var at fremstille en dansk bil med glasfiberkarrosseri, og bag projektet stod ingeniør Svend Aage Mathiesen sammen med Gabrielsen og de to ingeniører Svend R. Olsen og O. Ahlmann-Ohlsen. Man nåede at bygge en prototype med et rummeligt pontonkarrosseri med 4 døre. Motoren var en Heinkel på 1092 ccm og 45 hk. Men igen gik det galt med økonomien, og firmaet kollapsede næsten inden det begyndte. Det lille danske eventyr foregik i perioden 1953-1954. (Læs A.D. Clausagers store afhandling om danske forsøg på bilfabrikation efter krigen i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 59. Red.)





V8-motor fylder godt op.

Men det er interessant at se, at nogle allerede dengang havde kig på de muligheder glasfiber indebar, og efter vor lille rejse rundt i Europa, skal vi nu over Dammen – til USA – hvor det hele for alvor begynder.

Harley Earl var chef for General Motors' Styling Staff i begyndelsen af 1950'erne. General Motors fremstillede ganske almindelige biler til middelklassen. Chevrolet var en slags amerikansk folkevogn. Harley Earl havde dog større visioner, han havde allerede fremstillet diverse drømmebiler og fremtidsbiler til brug på biludstillinger. Det var virkelig et område, der interesserede ham meget.

Harley Earl kunne også se, at ungdommen interesserede sig for de europæiske sportsvogne som Jaguar XK 120 og MG, for at nævne et par stykker.

En sportsvogn i General Motors' program ville samtidig være særdeles god PR for koncernen, og Harley Earl havde også noteret sig, at nogle fabrikker allerede i begyndelsen af 1950'erne for alvor var begyndt at interessere sig for karrosserier i glasfiber, ja nogle var allerede blevet fremstillet i det små og uden større bevågenhed i offentligheden. Journalister fandt naturligvis ud af det, og nyheden blev omtalt i Life Magazine, og kom ud til millioner af mennesker.

Det var specielt en bil, der var interessant. Bilen havde navnet Alembic 1, og der var lidt Jaguar og MG over formerne.

Harley Earl skaffede bilen til Detroit og fremviste den til GM's teknikere. Ideen var – kort fortalt – at fremstille et glasfiberkarrosseri og montere det på et allerede eksisterende Chevrolet chassis med tilhørende standard teknik.

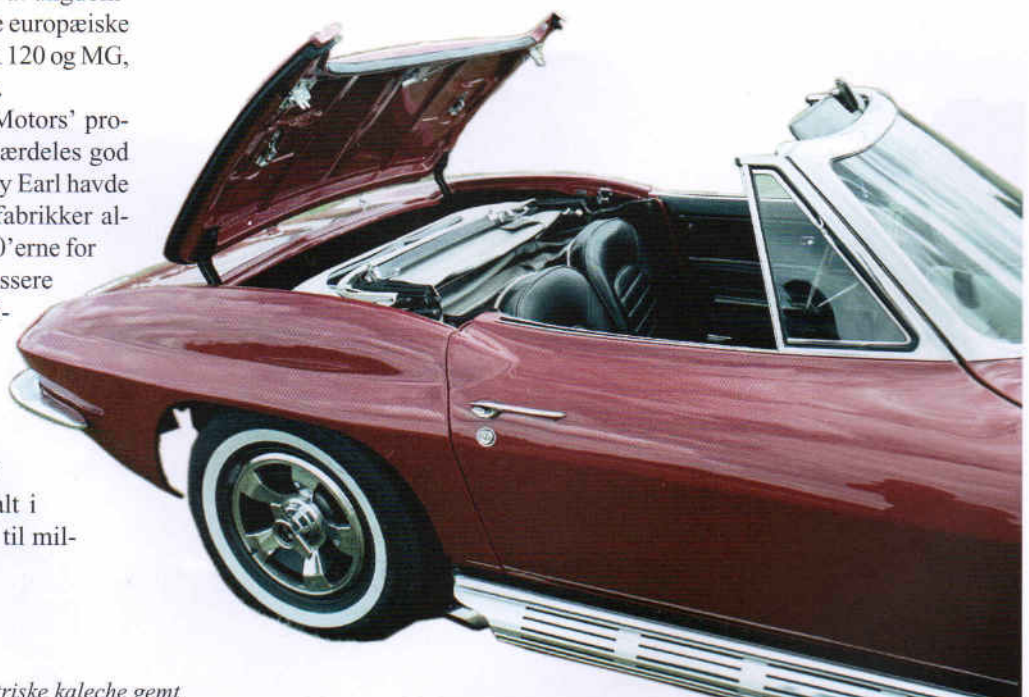
Man fokuserede meget på netop glasfiberkarrosseriet, idet man så kunne spare de helt enorme udviklingsomkostninger til presseværktøjer til karrosseridele i stål.

Harley Earl var fyr og flamme, nu kunne hans dagligdag med standardbilerne

krydres med en ægte sportsvogn til en helt normal pris som på en almindelig basismodel, ca. 1800-1900 dollars.

Han satte sin medarbejder Robert McLean på opgaven, der dog ikke gjorde som han fået besked på. Han tegnede et helt nyt chassis med en akselafstand på 102 tommer, og det var tydeligt at trækene tilhørte en sportsvogn.

Man indså, at det var det eneste rigtige, at bygge den ny sportsvogn op fra grunden, og Harley Earl gav grønt lys. I april 1952 blev den første model fremstillet i ler i fuld størrelse, og nu skulle det gå hurtigt. Den ny sportsvogn skulle vises frem på General Motors' årlige Motorma-udstilling i Waldorf-Astorias saloner i New York, en udstilling med et budget på 4.150.000 dollars. Der kom talrige gæster, men en person gjorde store øjne på udstillingen i januar måned 1953, nemlig Irving S. Olds, direktør for Amerikas Stål-Corporation. Olds havde i årenes løb været fast førstedags besøgende på alle biludstillinger. Naturligt nok glædede han sig over alle disse fine biler, der skulle fremstilles af enorme mængder stål, leveret fra hans



Her ligger den elektriske kaleche gemt.



firma. Nu fik han så præsenteret den nye Corvette, opkaldt efter den hurtigste klasse af marinefartøjer, og den var fremstillet i glasfiber.

General Motors havde fremstillet andre prototyper med glasfiberkarrosserier, så den gode ståldirektør fik sig nok et mindre chok.

Fordelene med et glasfiberkarrosseri var indlysende. Vægt kun 25% af et tilsvarende stålkarrosseri, ingen omkostninger til fremstilling af presseværktøjer til stålkarrosserier, ingen rustproblemer og let udbedring af eventuelle skader.

Amerikanerne var helt vilde med den ny Corvette, så GM satte den i produktion allerede i juni 1953, og den blev som planlagt fremstillet i glasfiber, selv om Chevrolets daværende cheffingeniør på karrosserisiden havde tænkt sig eventuelt at fremstille et ordinært presseværktøj i Kirksite, et let formeligt materiale som kunne klare ca. 10.000 optræk, hvorefter det skulle kasseres. Nogle hos GM mente, at 10.000 biler nok kunne klare efterspørgslen, men det blev jo meget anderledes. Kirksite er en teknik, der også benyttes i dag, hvor man måske kun skal fremstille 1.000 stk. karrosseridele i stål, f.eks. skærme. Hvor almindelige presseværktøjer kan klare millioner af optræk, da kan denne Kirksite altså kun klare en lille del. Hos GM var man i tidnød, kunderne skreg efter den ny Corvette, så man enedes om at fremstille de første 300 biler omgående,



og i glasfiber. Og det blev de, og det var ikke muligt for GM at gå tilbage til stålkarrosserier senere, idet Corvetten fra begyndelsen var blevet markedsført med det nye glasfiberkarrosseri, og det var præcis det kunderne ville have. GM forespurgte så på 12.300 karrosserier til hurtigste levering og bedste pris. Ordren gik til et helt nyt firma: Molded Fiber Glass Company i Ashtabula i Ohio, som havde udviklet en speciel metode, hvor delene blev støbt i en form under højt tryk. Værktøjerne hertil blev dog ganske komplicerede, og da GM havde sagt: Byg karrosserier for enhver pris her og nu, ja så begyndte man at støbe

karrosserier direkte fra de træforme, som GM havde leveret som mål for den nye pressetekniks metalforme.

Den 30. juni 1953 stod den første Chevrolet Corvette helt færdig på GM's ombyggede afdeling i Flint i Michigan. Maleafdeling og montering lå placeret side om side, og alt blev lavet i hånden. Man planlagde 3 færdige biler pr. dag, og de blev alle malet Polo White. Af hensyn til markedsføringen blev de første biler leveret til kendte personer, filmstjerner og direktører inden for industrien.

Ved udgangen af 1953 var der solgt 183 biler, og produktionen var ved at blive flyttet til St. Louis i Missouri. Nu var





målet at bygge 50 biler pr. dag, men det nåede man ikke før hen på sommeren i 1954. Og nu løb GM virkelig ind i store problemer. Af de 3.939 biler, der var blevet fremstillet i henholdsvis 1953 og 1954, blev kun de 2.863 solgt. Der stod med andre ord ca. 1.000 biler ude hos forhandlerne, der ikke var solgt. Det kom helt bag på GM, idet forhåndsinteressen jo havde været overvældende. Bilen var heller ikke særlig populær, folk var ikke tilfredse med den almindelige 6-cyl. motor, der i sin grundkonstruktion stammede helt tilbage fra 1941, køreegenskaberne kunne ikke hamle op med f.eks. Jaguar og MG. Corvetten var nær havnet i en mølpose i 1955, altså kun to år efter

sin opstart. Kun to forhold forhindrede at det ikke skete. For det første havde Chevrolet netop i 1955 sin nye V8-motor klar, og ærkerivalen Ford præsenterede samme år sin nye Ford Thunderbird, en smart 2-sædet sportsvogn med en V8 motor, og alt i alt en meget smartere bil end Corvetten.

Men GM klarede skærene med den ny V8 motor og i 1956 med en ny forbedret model, den med de dobbelte forlygter. Fra en produktion i 1953 på kun 300 biler, blev det til 3.640 i 1954. Som nævnt blev ikke alle solgt, så i 1955 blev der kun fremstillet 700 stk. Med den ny model i 1956 gik det lidt bedre, hele 3.467 biler blev fremstillet. Men Ford Thunderbird var langt foran med

15.631 stk. biler samme år. Fra 1957 går det bedre og bedre med Corvetten. Man fremstiller det år 6.339 biler og de efterfølgende år sælger man omkring 10.000 Corvetter hvert år.

Og nu nærmer vi os månedens køretøj, en prægtig Chevrolet Corvette Sting Ray convertible fra 1966. Et helt nyt design på karrosseriet var fremkommet i 1963, og hvilket design. Forlygterne var nu helt skjulte bag klapper, og karrosseriformen var helt markant og helt sin egen. Dette karrosseri blev benyttet de efterfølgende 4-5 år, inden det blev afløst af et helt nyt i 1968. der faktisk fortsatte næsten uændret indtil 1984. Og fra 1963 og frem til 1968 var der rigtig gang i salget af Corvette. I den





periode blev der fremstillet 45.546 coupe-modeller, og 72.418 convertible-modeller. En succes var i hus, og nu bliver det spændende at tage månedens køretøj under luppen. Bilen tilhører Lars Brøchner, bosiddende i nærheden af Viborg. Bilen er oprindeligt købt ny den 18. april 1966 i Ohio i USA af en Nato-medarbejder, der rejser hjem til Danmark i 1982. Her bruger han bilen som hverdagsbil og Lars husker udmærket bilen fra gadebilledet. Den bliver på et tidspunkt solgt til en på Sjælland, hvor den så kører nogle år. Det er også på Sjælland, at Lars i 1994 køber bilen, og den bliver grundig renoveret i 1995. Glasfiberkarrosseriet fejler ikke det store, men det tjekkes alligevel overalt. Det mekaniske ordnes også, herunder specielt bremses. Som det fremgår af billederne blev bilen endevendt, og den står i dag som fabriksny i original stand. Bilen blev malet rally rød, og med den hvide kaleche står den jo i de danske farver. Bilen er fabriksmonteret med de flotte forkromede udstødningsrør langs bunden. Som på andre amerikanske biler var der i 1966 et fantastisk udbud af diverse ekstra udstyr. Man kunne vælge eller fravælge manuelt gear, automatisk gear, servostyring, servobremser, læderindtræk, klimaanlæg, indstilleligt rat og naturligvis flere forskellige typer V8-motorer. Man kunne bare krydse af, og bilen blev leveret fuldstændig efter ens ønske.

Det er en pragtfuld bil at køre i. Man sidder lavt, og bilen har magt over tingene. Motoren lyder som en V8 motor skal lyde, og bilen oser af personlighed og indre skønhed. En stor kontrast til den første model i 1953, en fortjent succes for Chevrolet og General Motors. Og kvaliteten er i orden, ja faktisk tænker man slet ikke på at karrosseriet er fremstillet i glasfiber. Man undrer sig undervejs over, at ikke mange flere biler er fremstillet i samme materiale. Corvetten er et tydeligt eksempel på, at det kan lade sig gøre. Måske har priserne ændret sig hen ad vejen. Glasfiber er jo et olieprodukt, og oliepriserne er steget markant i årenes løb. Bilfabrikkerne er ellers meget interesseret i at få vægten ned af hensyn til brændstofforbruget. Chevrolet Corvette lever i bedste velgående den dag i dag, og sælger stadig særdeles godt på hjemmemarkedet i

### Tekniske specifikationer Til sammenligning Peugeot 406

Opbygning	Kasseprofilramme med traverser, stålprofilforstærket kunststofkarrosseri	
Længde	4450 mm	4555 mm
Bredde	1770 mm	1765 mm
Højde	1260 mm med kaleche oppe	1396 mm
Akselafstand	2490 mm	2700 mm
Sporvidde for og bag	1443 mm og 1463 mm	1500 mm og 1482 mm
Egenvægt	1400 kg	1325 kg
Motor	8-cyl. 4-takts V-motor med centralknastaksel. Vandkøling med termostatstyret ventilator. Boring 101,6 mm, slaglængde 82,6 mm. Slagvolumen 5351 ccm	
Ydelse	355 hk	110 hk
Tophastighed	234 km/t	200 km/t
Kobling	tør enkeltplade	
Gearkasse	bundgear, 4 trins manuel	
Transmission	baghjulstræk	
Styretøj	kuglekredsløb uden servo	
Bremser	skiver på alle 4 hjul, servoforstærker	
Forhjulsophæng	trapez og triangelarmer med skruefjedre og stabilisator	
Baghjulsophæng	armesvingaksel med tværliggende bladfedre og reaktionsarme	
Dæk	6.70 x 15	
El-anlæg	12 volt	
Pris fra ny	ca. kr. 120.000 (coupe model kr. 110.000)	



USA. På det danske marked er den alt for dyr. Den er altid blevet opfattet som Amerikas sportsvogn nr. 1.

Tak til Lars for præsentationen af den flotte Chevrolet Corvette Sting Ray, men inden vi slutter historien skal vi lige have afklaret betegnelsen Sting Ray.

Linierne på Corvette 1963-1967 blev

tegnet af chefdesigner Bill Mitchell, der tilbage i 1959 havde skabt en racerbil netop med navnet Sting Ray, og bemærk at navnet er i to ord. Senere blev det for nemheds skyld ændret til Stingray, nu i ét ord.

# I BENTLEY 1953 "R" type gennem Afrika

Fra Kapstaden gennem Sydafrika, Namibia, Botswana, Zambia, Tanzania til Kenya



Kort over ruten.



Saltø Etosha.

## AF JENS PILO

Som nogle læsere måske erindrer, har vi tidligere været på temmelig lange ture i gamle biler både til Istanbul og til rallyer i Alperne.

Jeg har egentlig syntes, at den sydlige del af Afrika var for farlig at besøge, men da vi så, at Classic Rally Association arrangerede ovenstående rally i februar/marts 2003, kunne vi ikke modstå det, og vi meldte os til.

Det 7.250 km lange rally blev kørt på 16 køredage, og udover dem var der et par hviledage.

## BILEN

Bilen vi brugte var en 1953 Bentley "R" type med automatgear. Vi købte bilen for et par år siden med det formål at tage den på længere rallyer, og den tidligere ejer havde kigget godt efter den og havde haft den i 34 år.

## FORBEREDELSENE

Bentleyen havde kørt mere end 200.000 miles fra ny, og selvom den var vel vedligeholdt, fik vi checket alting. Vi satte nye Michelin radial 4x4 dæk på type O/R XZL med "heavy duty" slanger. Meget af turen var på grusveje, og vi

ønskede så få punkteringer som muligt, og desuden kunne vi risikere at få heftige regnskyl, således at vejene blev meget mudrede.

Benzinpumperne, som sieder i chassisrammen, blev gjort vandtætte, dog således at de kunne ånde gennem et rør til bagagerummet.

Det originale benzinfiler blev erstattet af et stort lastbilfilter i en lille kasse, hvor det var let at komme til under bilen.

Det originale metalluftfilter blev ændret til et moderne papirfilter, og vi havde ekstra med os.

Vi forsynede bilen med rulleseleer, og vi

fik lavet ringe, således at bilen kunne blive trukket (eller vi kunne trække andre) foran og bagi, og desuden satte vi stenbeskyttelse på lygterne.

Vi sørgede for, at køleren var ren for at give optimal køling, og vi fik installeret en elektrisk ventilator for at give ekstra køling hvis det var nødvendigt.

Vi overvejede, om motoren skulle efterses, men da den kørte godt var filosofien, at selvom det var 130.000 km siden den var blevet efterset, var det nok en god ide ikke at gøre noget ved den, og det viste sig at være den rigtige beslutning.



4 Bentlejer klar til start.



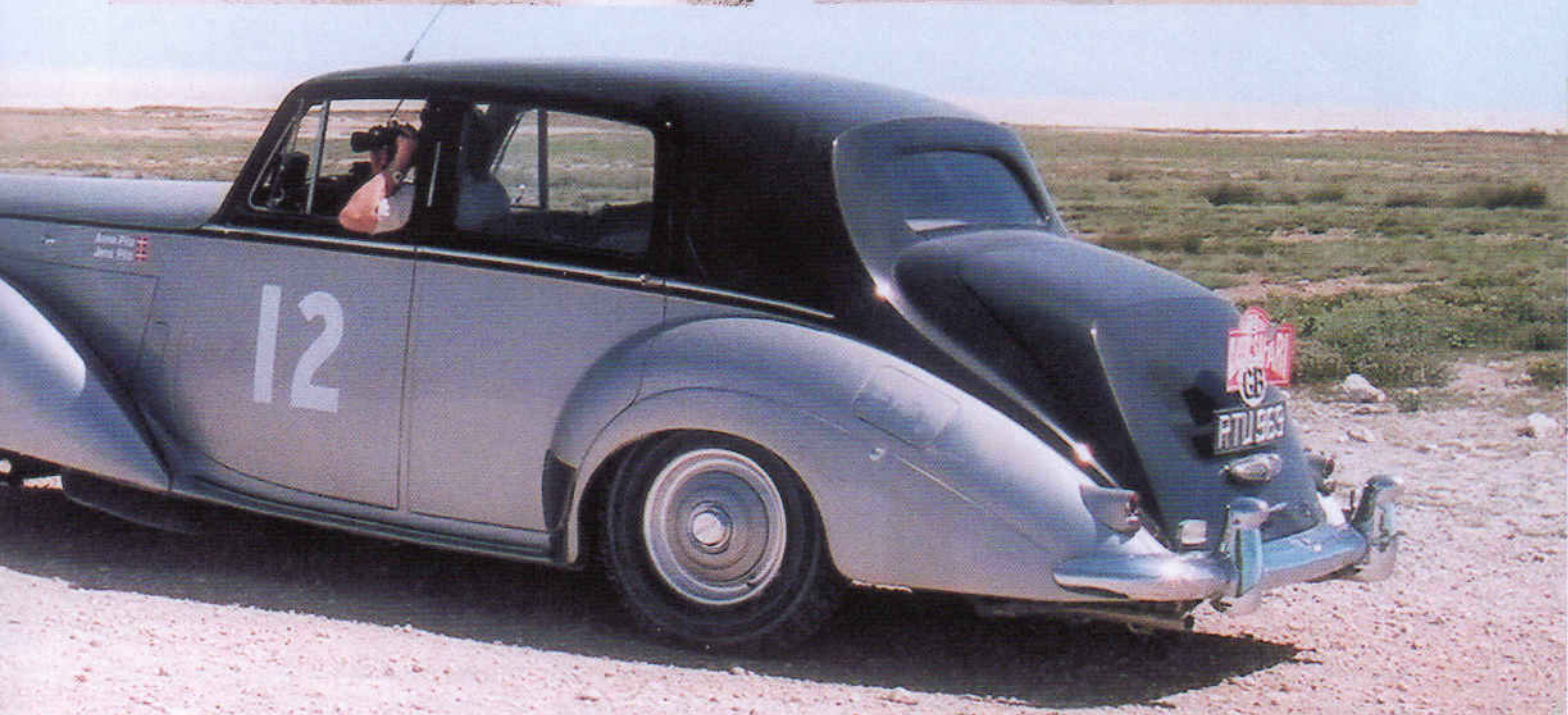
Fish River Canyon i Namibia. Der er ikke megen skygge. Bemærk de kraftige dæk og det røde støv.



Etosha nationalpark, Namibia.



Anders og Inger Wulfs 1964 Volvo PV 544 i Clanwilliam.



Vi havde selvfølgelig en masse reservedele med os (det meste blev der dog ikke brug for) incl. toppakning, ventiler, hjullejer etc. etc.

Vi havde desuden en ekstra benzinpumpe med os, 3 stk. 10 liter benzintanke samt olie og en række andre ting.

Desuden havde vi en havesaks med os, således at vi kunne klippe elefantgræsset ned, hvis vi kørte fast i sand eller mudder. Vi havde også en skovl med os, som jeg havde givet min kone i julegave.

#### DELTAGERNE

Der var 5 Bentlejer på turen og de 4 af dem var fra før krigen. De fleste biler var imidlertid 1960'ers Mercedes, en enkelt Jaguar og en enkelt Volvo 544.

Den ældste bil var en 1925 Vauxhall type 30/98.

Der var 3 førkrigs amerikanske biler, nemlig 2 Chyrlere og en Ford V8.

#### TUREN

Selvom det er fristende, skal jeg undlade at give en beskrivelse af ruten dag for dag, og meget af det vi så, kan jo selvfølgelig læses bedre i rejsebøgerne.

Hvad jeg vil prøve at gøre, er at give en beskrivelse af hvordan det var at køre i Afrika, og hvordan bilerne klarede de dårlige veje.

Den første eftermiddag efter vi forlod Cape Town kørte vi op til Clanwilliam, og det var kun 230 km.

Vi havde et problem, idet vi op ad et bjerg, da vi lå bagefter en lastbil og kørte langsomt, tabte pusten. Det har helt sikkert været benzinen, som begyndte at fordampe, inden den nåede til karburatoren (som bekendt er moderne benzin jo lettere fordampelig end gammeldags benzin). Vi klarede bjerget, og da vi kom til hotellet flyttede jeg vores rallyplade 20 cm ned, således at den ikke dækkede så meget for køleren, og selvom temperaturen udenfor i skyggen var over 42 grader, havde vi på resten af turen ingen problemer, og kølervandet viste max. omkring 90 grader C.

Den næste dag kørte vi til Namibia, og kørte 658 km gennem ørkenen. Måske skulle jeg tilføje, at turen var tilrettelagt



*Lygterne er tændt pga. støvet. Denne grusvej var nu ikke så god i Namibia.*

som et rigtigt rally med tidskontroller og minimumshastigheden var sat til 50 km i timen, men man fik strafpoint, hvis man kørte mindre end 80 km i timen i gennemsnit.

Da vi kørte gennem ørkenen i Namibia var centralsmøresystemet i orden om morgenen, men olien i systemet blev tilsyneladende meget varm i løbet af dagen, og systemet virkede ikke særlig godt. Desuden blev speederpedalen så varm, at gummiet på mine såler nærmest smeltede. Husk på, at motoren løb i 10 timer stort set uden et stop.

Den følgende dag var den 3. dag, og jeg måtte påfylde 2 liter olie (Castrol XL20/50).

Vi kørte igennem floder (udtørrede), så antiloper, og det meste af tiden i Namibia var vi på mægtig gode grusveje, hvor vi kunne holde en gennemsnitshastighed på omkring 95 km/h.

Hver eftermiddag omkring kl. 14.00 blev det enormt varmt, men som nævnt kogte bilen ikke, og olietrykket faldt ikke under 20 psi under kørslen.

Om morgenen på den 4. dag opdagede jeg, at gearolien i den automatiske gearkasse var ved det nederste mærke på målepinden. Jeg tror, at det simpelt hen var således, at vi havde en lille læk, og på vejen fra England til Sydafrika havde den lækket i containeren. Jeg kom 1 liter gearolie på, og siden var der ingen problemer.

Da jeg købte bilen var jeg egentlig imod at den havde en automatisk gearkasse, fordi det har sine ulemper (bilen kan ikke så let blive trukket), men i det mindste var der ikke nogen koblingsproblemer, og selvom denne gearkasse var en af de første (i hvert fald i England), virkede den perfekt, og i stedet for at bruge speederen til at skifte ned, når vi kørte op ad stejle bakker, skiftede jeg ned manuelt, og det virkede helt perfekt. Man skulle selvfølgelig lige bare huske at skifte tilbage til 4. gear igen, når man var over bakken, hvilket jeg glemte en dag, og kørte 50 km i 3. gear.

På den 5. dag kørte vi ud af den tyskprægede Swakupmund ved Skelletkysten og op langs kysten og ind i landet. Vejen var





*Ikke meget trafik i den nordlige del af Sydafrika.*



*Gode grusveje i Namibia.*



*Giraf i Etosha.*



*Næsehorn i Etosha.*

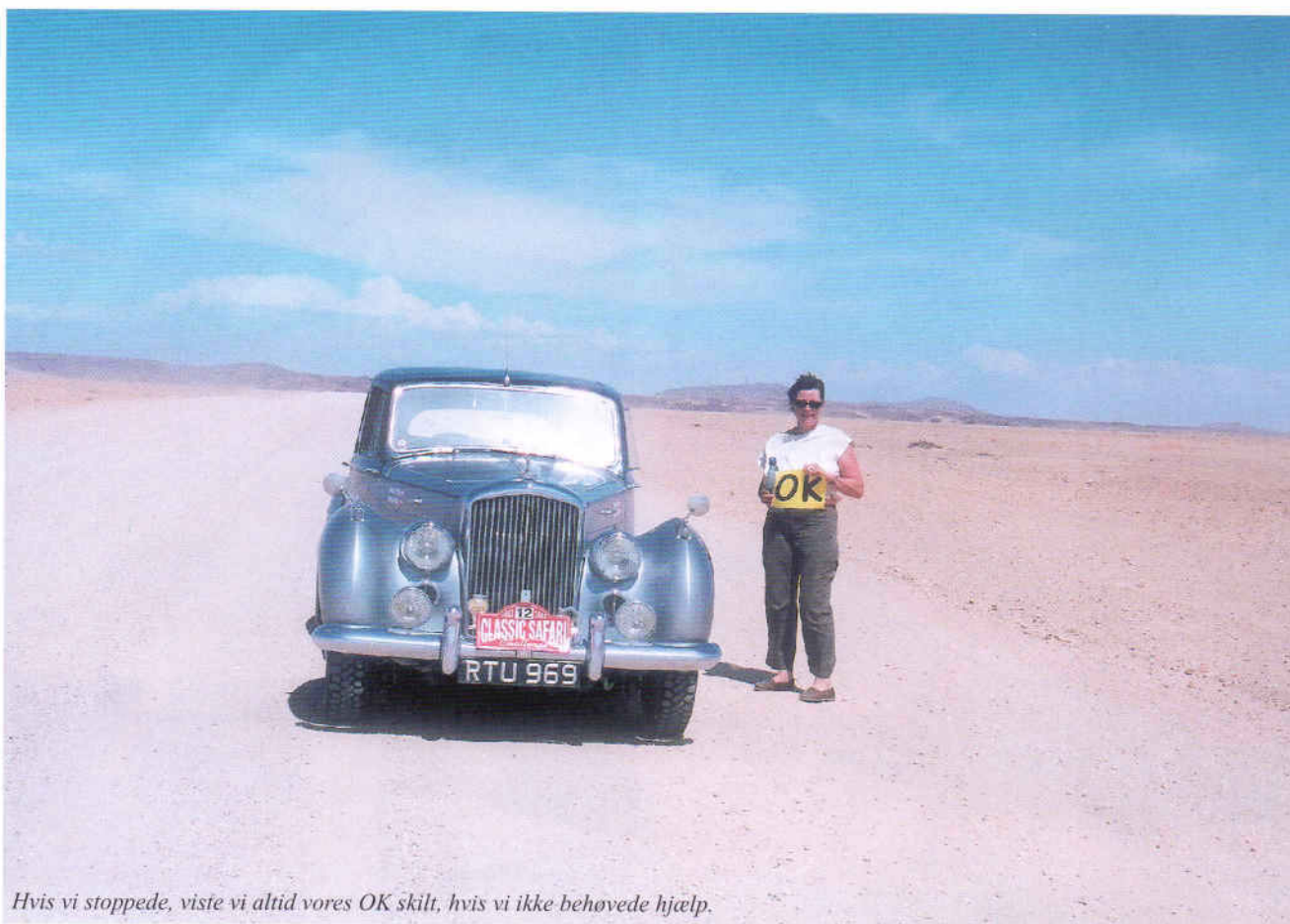


*1929 4,5 liter Bentley i fuld fart.*

en mærkelig vej helt glat, og lavet af en blanding af salt og sand. Den var meget hurtig, men da der kom havgus ind fra kysten, var den også meget glat. Da vi kørte ind i landet havde den ene af Chryslerne et uheld, idet den tabte et af hjulene, og bilen lagde sig om på siden, men heldigvis var der ikke nogen

alvorlig skade på personerne. De måtte imidlertid udgå af rallyet. På dag 6 kørte vi videre gennem den namibiske ørken, og det var utroligt støvet. Bilen, især indvendig, var dækket i støv, så det var godt at vi havde gode luftfiltre, og også karburatorerne var dækket af et filtermateriale.

På dag 7 var vi i Etosha nationalpark i Namibien, og selvom der hverken var timecheck eller et egentlig rally på denne dag, kørte vi omkring 130 km gennem parken og så alle de store dyr. Der var giraffer, der var næsehorn, elefanter, løver, zebraer, antiloper o.s.v. Jeg



*Hvis vi stoppede, viste vi altid vores OK skilt, hvis vi ikke behøvede hjælp.*

ved godt, at jeg nævned i begyndelsen af denne artikel, at jeg ikke ville skrive om landene, men dette var virkelig fantastisk, så jeg undskylder, at jeg fraveg fra emnet. Girafferne var iøvrigt en sand pestilens, fordi der var så mange af dem, og de var så store, og de havde overhovedet ingen trafikultur.

På dag 8 startede rallyet igen, og en af deltagerne ramte en stor antilope (Kudu). Desuden var Anne og jeg udsat for et røveri nær den namibiske grænse med Angola. Vi øvede modstand, og de to røvere slap kun væk med vores videokamera og min pung. Det var slemt nok at miste videoptageren, men heldigvis havde jeg mærkeligt nok købt en anden, således at vi havde en reserve med, og der var ikke ret mange penge i pungen, kun mine creditcard, som vi stoppede. Desuden havde røverne ikke noget at bruge dem til, idet man stort set ikke kunne bruge creditcard i området.

MGB'en som havde ramt antilopen blev lappet sammen, og det gjorde føreren også. Det er utroligt, at man kan få et

vindspejl til en MGB midt i ørkenen, men det lykkedes i løbet af nogle få dage.

Den næste dag startede vi før det blev lyst og kørte 495 km på en lige vej (fuldstændig uden trafik) ad Caprivi Zipfel til Botswana.

Dagen efter var vi på safaritur før vi sejlede over floden til Zambia. Igen var der masser af elefanter, flodheste o.s.v. Grænseovergangen indtil Zambia var ikke let, men den lokale motorsportsklub hjalp os, og vi overnattede ved Victoria vandfaldene, hvilket også var helt fantastisk.

Jeg opdagede, at karrosseriet var gået løst fra chassisrammen, hvor det er fastgjort i bunden af bagagerummet. Det var selvfølgelig ikke så fantastisk.

Tilsyneladende var der sket det, for måske 30 år siden, at nogen havde repareret med plasticpadding, således at boltene i virkeligheden ikke holdt noget som helst, og de dårlige veje havde fået det hele til at rasle fra hinanden.

Imidlertid havde rallyet med sig 2 mekanikerbiler med i alt 4 mekanikere, og de hjalp mig med at lave 2 stålplader i hver side, således at vi lavede en midlertidig reparation, som holdt resten af rallyet. Heldigvis var denne dag en hviledag, så vi mistede ikke tid.

I hovedstaden i Zambia (Lusaka) havde den lokale motorsportsklub arrangeret et party for os, og hele byen var spærret af, medens vi kørte op og ned ad hovedgaden.

På den 13. dag boede vi i telt, og vi krydsede grænsen indtil Tanzania, hvor vi overnattede i Arusha. Vi havde en udflugt i 4-hjulstrukne biler til Ngorongoro krateret; desværre kunne vi ikke tage vores egne biler der, men vi så alle dyrene på nært hold, og selvom vi savnede at køre selv var det en oplevelse.

Vi kørte derfra ind til Kenya, og vejene blev enormt dårlige. Der var det sædvanlige bureaukrati ved grænsen (normalt skal man have sit pas og sit carnet stemplet mindst 4 gange). Det var helt tydelig



at se at vejene havde været gode engang i Kenya, men nu var der huller så store, at de kunne sluge en Austin 7.

Vi endte 100 km nord for Mombassa i Hemmingways og rallyet var forbi. Som nævnt var hele rallyet på 7.250 km, og vi brugte 1.352 liter benzin, hvilket altså svarer til 5,4 km pr. liter. Vi brugte 9 liter Castrol 20/50 XL olie til motoren, og én liter gearolie.

Som nævnt et par gangen var rallyet vældig godt arrangeret, og vi havde rallydoktor med os, vi havde mekanikere som nævnt, og vi blev nummer 13 af 27 biler.

Rallyet var hårdt i den forstand at det blev enormt varmt, og der var masser af støv, og vi kørte mange km (den længste distance vi kørte på én dag var 713 km).

Det var en fornøjelse at køre i Bentleyen, som lå godt på vejen, havde masser af kraft, vi sad godt, og den var i det hele taget let at køre.

Bremserne er også gode, men dem fik vi overhovedet ikke brug for.



Målet ved Hemmingways i Kenya.

Næsten alle de mennesker vi mødte var flinke og syntes det var skægt med de gamle biler, men der var enkelte områder, hvor der havde været hungersnød (som nu var forbi), hvor folk var meget reserverede.

Fotografier taler imidlertid meget bedre end tekst, og jeg har derfor inkluderet en række fotografier.

Hvis jeg blev spurgt, om jeg ville tage på et rally af denne type igen, var svaret helt klart "JA".

## Endnu mere Buick

DVK-medlem Cay Andersen (født 1934) er vokset op i Nykøbing F og har kendt Erik Kjærs Buick med dansk karrosseriet, da den tilhørte snedkermester Chr. Hansen, Nr. Boulevard 15. Cays forældre havde desuden sommerhus i nærheden af Chr. Hansens på Falsters Østersøkyst.

Chr. Hansen havde en stor møbelfabrik på Stubbekøbingvej ikke langt fra bopælen. Fabrikken blev i 1943 eller 44 saboteret, fordi den lavede møbler til den tyske værnemagt. Cay Andersen spørger om det kan tænkes at det var i den sammenhæng Chr. Hansen havde tilladelse til at bruge bilen under krigen.

Cay Andersen husker ikke Buick'en fra selve Nykøbing, men tydeligt fra Marielyst. Dog var den da ikke stærkt rød som nu, men mørkerød eller vinrød.



Når Buick'en var kørt i garage ved sommerhuset havde Chr. Hansen er meget lille bil – måske en Rovin? - som han kørte ned til gitterporten i for at lukke

den. Sommerhusgrunden var meget stor, der har sikkert været over 100 meter fra garagen til porten.



## En rigtig veteranbilentusiast

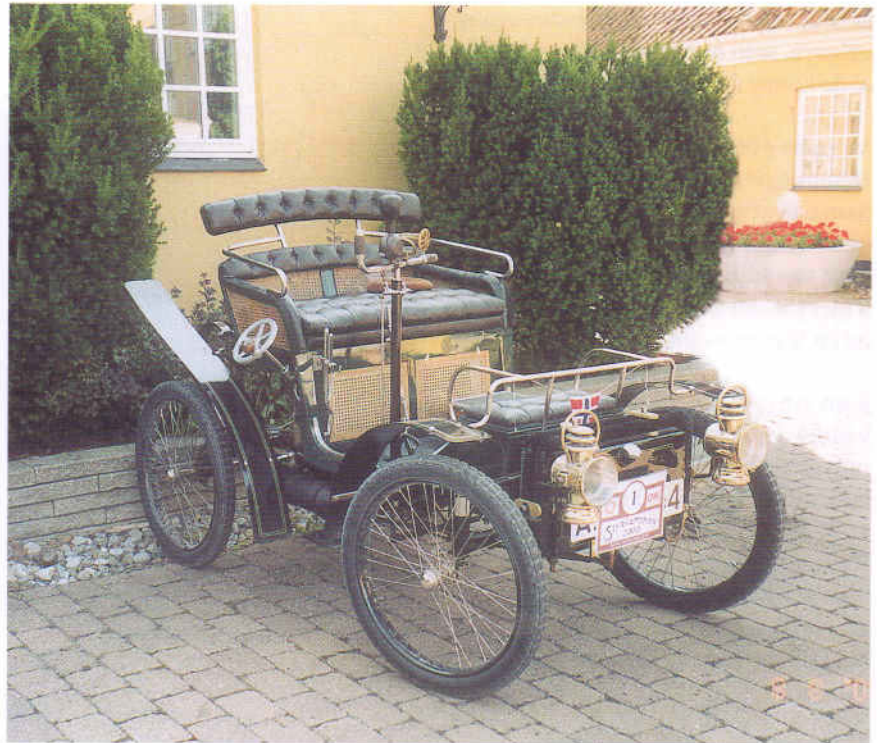
Det var med stolthed at vi i år kunne præsentere en bil fra 1899 som deltager i årets Styrkeprøve, nemlig en Wartburg tilhørende familien Langsæther fra Norge, og det var spændende om den kunne gennemføre.

Desværre fik den en defekt allerede under den første etape og måtte transporteres tilbage til udgangspunktet. Om aftenen begyndte Thorkild Langsæther at skille motoren ad og fandt problemet, men der skulle bruges et svejseværk for at klare det.

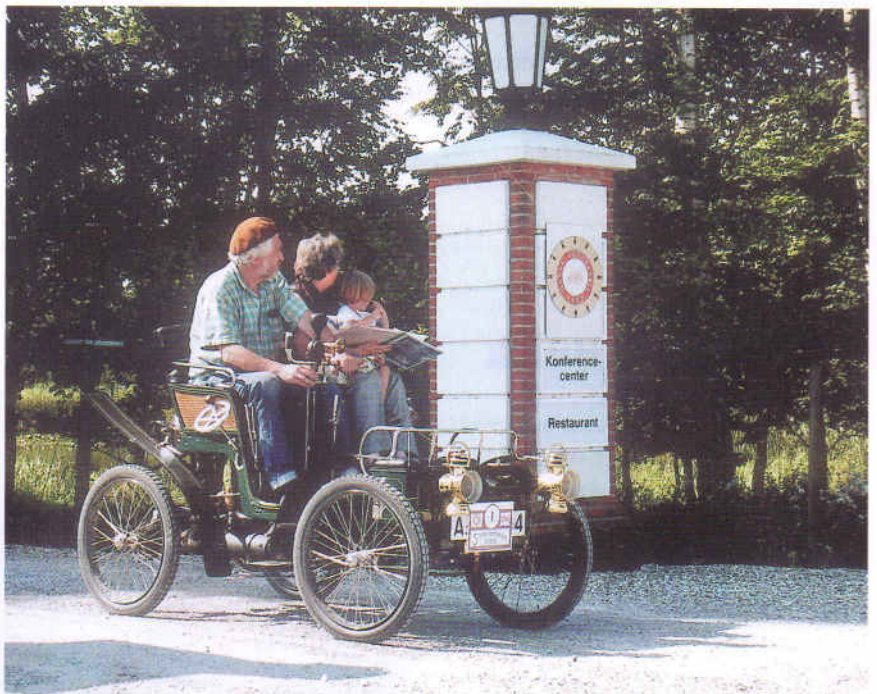
Pludselig var der en tilskuer fra egnen der tilbød sig og problemet blev løst. Under reparationsarbejdet blev Langsæther opmuntret ved at hotellet serverede aftensmad ved bilen, og kl. ca. 22.00 kunne vi igen høre lyden fra den gamle motor, en rigtig solstrålehistorie. Jeg har senere skrevet til Langsæther og bedt ham om at fortælle sin egen historie om hvad der skete, det har han nu gjort som vi har fornøjelsen at bringe i det følgende;

Tak til familien Langsæther.

Poul Suhr



Wartburg årgang 1999 klar til årets Styrkeprøve.



Familien Langsæther på vej ud fra Sorup Herregård på første etape.

Thorkild Langsæther i fuld gang med reparationen en sen aften i kunstigt lys.



# 1899 modell Wartburg

**Bortsett fra noen korte prøveturer underogetterrestaureringsprosessen av vår 1899 modell Wartburg, som ble ferdig restaurert for 7 år siden, finnes det ingen sikre observasjoner på at bilen har vært i bruk på over 80 år. Så nå syntes familien Langsæther at tiden var moden for en skikkelig gjennomkjøring. Hva var da mer naturlig enn deltagelse i et Styrkeprøve-løp i en løype med ikke alt for bratte bakker. Danmark måtte bli stedet - her var alt lagt til rette for et vellykket arrangement. Men det skulle allikevel senere vise seg at det var utfordringer nok!**

Wartburgens første eier hadde allerede brukt bilen i flere år i Tyskland, når han tok den med til Norge og registrerte i 1902. Der fikk bilen registreringsnummer 7. Den har følgelig hatt en sammenhengende norsk historie på over 100 år. Ryktene skal ha det til at første eier kjørte Wartburgen for egen maskin fra Tyskland via Danmark til Norge i 1902. Ryktene sier også at det eksisterer et bilde av bilen fra denne turen.

Noen fakta om bilen:  
5 hk vannavkjølt motor  
2 sylindere  
764 ccm sylindervolum  
vekt: 315 kg  
3 gear forover men ikke revers  
topphastighet: 40 - 45 km. pr. time.

For i det hele tatt å manøvrere en av verdens eldste kjørbare biler bør det være flere personer involvert, for det er så utrolig mye å passe på! Det er dessuten en forutsetning at det er med følgebil. Så her var 3 generasjoner Langsæther involvert hvor yngstemann på 2.5 år kanskje var den mest aktive.

Vel fremme i Danmark kunne vi konstantere at prøvestarting og en lett gjennomkjøring virket svært

tilfredsstillende. Vi hadde håpet å få justert clutchen før avreise, men det rakk vi dessverre ikke, så denne visste vi var litt vanskelig.

Starten foregikk i et fantastisk fint vær i utrolig idylliske omgivelser på Sørup Herregård. Bilen oppførte seg helt eksemplarisk, men etter ca. 4 miles kjøring skjer det. Motoren døde kort og godt hen under kjøring, uten noe tegn til verken liv eller ulyd. Vi fant fort ut at ekshaustventilen på sylinder nr. 2 var satt helt ut av spill, her var det overhode ingen bevegelse. Etter en kort rådslagning ble vi fort enige om å få hentet tilhengeren, for å få fraktet bilen hjem til utgangspunktet. I en kvelende varme ankom en mismodig familie uten noen som helst illusjoner om å få bilen kjørbare i løpet av kvelden og natta.

Etter å ha svelget den første skuffelsen ble vi etter hvert enige om å prøve å finne ut hva som egentlig hadde skjedd. Med minimalt medbrakt verktøy samt lånt lommelykt og annet utstyr klarte vi på en mirakuløs måte å få demontert den defekte ventilløfteren uten å måtte demontere hele motoren. Ventilløfteren hadde på grunn av for liten oljetilførsel fra et utenpåliggende oljereservoar skåret seg med det resultat at kamdrevet hadde presset løfteren helt skjev uten muligheter for å bevege seg i foringen. Som et resultat av mangel på smurning var løfterflaten totalt nedslitt. Dette så ille ut.

Mens man ligger slik og skrur får man en god del velmenende råd som ikke alltid er til like stor nytte. Det vi trengte der og da var en person som kunne foreta en midlertidig reparasjon av den defekte delen. Til det trengte vi en person med tilgang på et sveiseapparat og vilje og utstyr til å rette løfteren dersom den ikke røk tvers av under forsøket.

Plutselig står han der vår reddende engel!! Han hadde bivånet det hele fra sidelinjen uten å snakke noe særlig. Han hadde det nødvendige utstyret, var villig

til å prøve, hadde et lite mekanisk verksted et par kilometer unna, og den rette innstillingen.

Jeg har dessverre ikke lenger hans navn, men kona hans jobbet på Sørup Herregård og han hadde en genuin interesse for gammel mekanikk. For å gjøre en lang historie kort. Vi klarte brasene med felles anstrengelse!!

Neste dag var vi igjen på startstreken full av optimisme og pågangsmot. Heller ikke denne dagen gikk uten problemer. Et bensinrør klarte ikke vibrasjonene, og et oljefordelingsventil falt av og ble dessverre borte også på grunn av vibrasjonene.

Bensinrøret ble midlertidig reparert med en tilfeldig medbrakt lærpakning, og oljefordelingsventilen fikk vi prøve å klare oss uten.

Med 2 minutters margin kom vi tids nok til lunch på Ledreborg Slot før vi returnerte til Sørup Herregård og en festaften som var den gamle verdig.

Kanskje var denne dagens etappe den lengste dagsetappen som Wartburgen i sitt 104 årige liv noen gang hadde kjørt?

Etter hjemkomsten er de midlertidige reparasjonene utbedret. Clutchen har fått sin etterlengtede justering, og bilen fremstår igjen klar for nye utfordringer.

For moderne automobilister fremstår kanskje problemene som uovervinnelige, men dette var nok pionersjåførenes hverdag.

Takk for et utmerket arrangement !!

Fam. Langsæther  
Norge



Lance Henningsen kom i den seneste tilføjelse til samlingen af Chrysler: Imperial.



**Sæsonafslutningen, det sidste løb på Sjælland i 2003,** blev som sædvanlig en dejlig oplevelse for de mere end 100 deltagere der gennemførte turen. Peter Schmidt Jensen og Kurt Skov har en vis evne til at gøre en sådan tur interessant og anderledes. Måske fordi der ingen konkurrencer eller tidtagning er i deres løb. Man kører stille rundt og nyder efterårets farver i sin gamle bil og finder med lethed frem til det forudbestilte madsted. Apropos madsted opstår der af og til problemer, fordi man melder sig til et løb og undlader på forhånd at sige, at man ikke ønsker at deltage i fællesspisningen. Det giver problemer for såvel arrangører som kromand, når man ikke ved, hvor mange der agter at spise det pågældende sted, så lad os huske at melde fra på forhånd. Det er jo meget enkelt, når man kan klare det hele pr. telefon.



Det var et sidespring, men vel ikke større, end at man kommer over det. De af os, der deltog - selv om det var i »indkøbsvognen« - nød turen, maden og samværet. Undertegnede siger tak for et godt arrangement.

Bente og Egon Neesgaard





## Konkurrencen

Det ser ud til at der kommer flest besvarelser når spørgsmålene er om efterkrigsvogne. Men denne gang vover vi noget ældre, og endda en lastvogn.

Spørgsmålet lyder: Hvilket fabrikat er den midterste af de tre lastbiler på billedet. Måske er det alligevel for nemt. Men kan man så forsøge sig med nogle tillægsspørgsmål, der dog ikke vil øge vinderchancerne: Det er nok for svært at identificere de to andre lastbiler, men hvad hed gravemaskinens entreprenør? Og hvad kaldtes firmaet også og hvad var det en forkortelse af?

Billedet er utvivlsomt fra København, men hvor?

Det sidste kan Deres Ærbødige ikke selv svare på, og blankt indrømmet: Tit kender jeg heller ikke det helt korrekte svar på de andre konkurrencer, så prøver jeg at stykke det sammen af besvarelserne, for indsenderne gør ofte utroligt meget ud af at forske i sagen.

Som nu sidste gang, da alle kunne se at billedet forestillede en Studebaker. Men præcis hvilken model og årgang? Jo, enten en Champion eller Commander og

mellem 1947 og 53. Flere har virkelig haft den stærke lup fremme og mener det sandsynlige er en Champion, andre tror på Commander. Man kan se at den er 4-dørs og at bagdørene er baghængslede. Men de lærde er uenige. En skriver at med sprossen i vindspejlet kan den ikke være nyere end 1950, en anden at med 14 ribber i pynteskjoldet på bagskærmen kan den ikke være ældre end 1952. Det passer jo ikke sammen. En er meget sikker på at det er en Champion Regal de Luxe, en anden på at det er en Custom Sedan fordi den har malede ruderammer. Ærlig talt: Jeg tør ikke skære igennem. Konklusionen må være at alle der har stemt på Studebaker 1947 til 53 deltager i lodtrækningen. Vinder af den er John Jarltoft.

De fleste ved at Raymond Loewy altid nævnes som ophavsmand til det stilbrydende design, og at Studebakeren undervejs i modellens levetid blev moderniseret med et aparte forparti a la jetjager. Mest opsigtsvakte den store bagrude, der på nogle modeller drejede helt om på siderne, omend delt op i flere

sektioner, mest dramatisk på Starlight coupeen. Uanset det moderne udseende blev den lanceret med en gammeldags sideventilet motor, den fik dog efterhånden en topventilet.

Bilhistorikeren Anders Clausager har gennemgået litteraturen og drager den slutning at det nok var Loewys medarbejder Virgil Exner, der leverede det færdige design. Halvvejs gennem arbejdet blev han og Loewy uenige og det var Exner, der fuldførte projektet i egenskab af selvstændig konsulent. Han blev senere designchef for Chrysler.

Flere har personlige erindringer om Studebaker. Finn Vangsgård fortæller at hans far i 1960'erne fik en Studebaker Champion 1948-49, i familien kaldet u-båden. Den fik afmonteret bagsædet og agerede i nogle år varevogn – for alt fra søm og skruer til muldjord.



*Henning Mouritzen har efter sin far Jarl Mouritzens død den Standard 12, der var Månedens Køretøj i Veteran Tidende 312. I midten er den nævnte Standard Vanguard 1953 trukket frem i lyset efter at have henstået urestaureret siden 1969. Den startede på den gamle benzín. Til højre tilfældigvis en ældre traktor, der boede samme sted. Det er en BM – Bolinder-Munkell.*

## Efterlysninger

**Henning Mouritzen har henholdsvis et større artikelprojekt og et opsøgende arbejde i forbindelse med bilmærket Standard i gang og i den forbindelse efterlyser han folk der ved noget:**

Med henblik på dokumentation af bilproduktionerne hos Nordisk Dieselauto søger jeg kontakt med folk der har kendskab til den. For år tilbage skrev jeg en kort notits i Klassisk Bil & MC; der kom ingen henvendelser, men der er utvivlsomt læsere af Veteran Tidende som kender noget til firmaets aktiviteter. Det er navnlig samlefabrikken for Standard og Willys, jeg er interesseret i, og der er givetvis mennesker som sidder inde med oplysninger, der kan være netop den lille brik som skal til for at få kabalen til at gå op.

Jeg efterlyser også folk der kender til personer som i 1967 overgik til SIMCA Auto Import. Også slægtninge, enker mv. Fx havde jeg det held sidste sommer at træffe på en tidligere Ferguson-forhandler på Langeland. På et loftsvarrelse lå en kuffert med gammelt salgsmateriale fra ND's storhedstid. Det giver gode informationer.

Da der efter Massey-Fergusons overtagelse i 1985 kom besked om at alle arkiver skulle destrueres, lod man som om det var gjort og materialet på bilsiden tilgik Dansk Veteranbil Klub og på traktorsiden Ferguson-klubberne. Det er muligt at stykke mere sammen. Giv mig venligst et ring og lad os få dette dokumenteret mens tid er – ingen lever evigt, og når folk med kendskab til dette er døde, ja så er informationerne for altid gået tabt.

Hennings anden efterlysning drejer sig om ejere af Standard:

Der er en del ejere af biler af dette outsidersmærke, som tror de er den eneste i landet med en sådan bil – men der findes flere. Skønmæssigt 30 til 50 vogne, hvis ejere føler sig meget alene og ikke ved hvor de skal søge råd og vejledning.

Det er vel på tide at samle disse ejere under én hat, i hvert fald en eller anden form for uformelt net, en sektion om man vil. Kendskabet til vognmærket er meget sparsomt, navnlig blandt yngre veteranbilejere, og selv de i pensionsalderen har et vagt minde om det. Kunne en sektion under DVK etableres? En anden mulighed er under Dansk Triumph Automobilklub, der sidste år fandt det naturligt at åbne for medlemskab af Standard-ejere. Under alle omstændigheder - ville det være muligt at oprette et netværk i DVK-regi?

Jeg har i en årrække været medlem af Standard Motor Club i England, og dens arkivar, Tony Pingriff, er meget interesseret i den danske del. Jeg har forsøgt at registrere de tilbageværende vogne. Ofte henstår de gemt af vejen i garager og dukker først op efter ejerens død – jeg selv fandt Standard Vanguard udstillingsvognen fra Forum 1953, og da havde den ikke kørt i 30 år. Antagelig den første i landet af sin art.

Skulle nogen have synspunkter, oplysninger, familie billeder, dokumenter og andet, så giv et ring.

Henning Mouritzen, tlf. 48210755

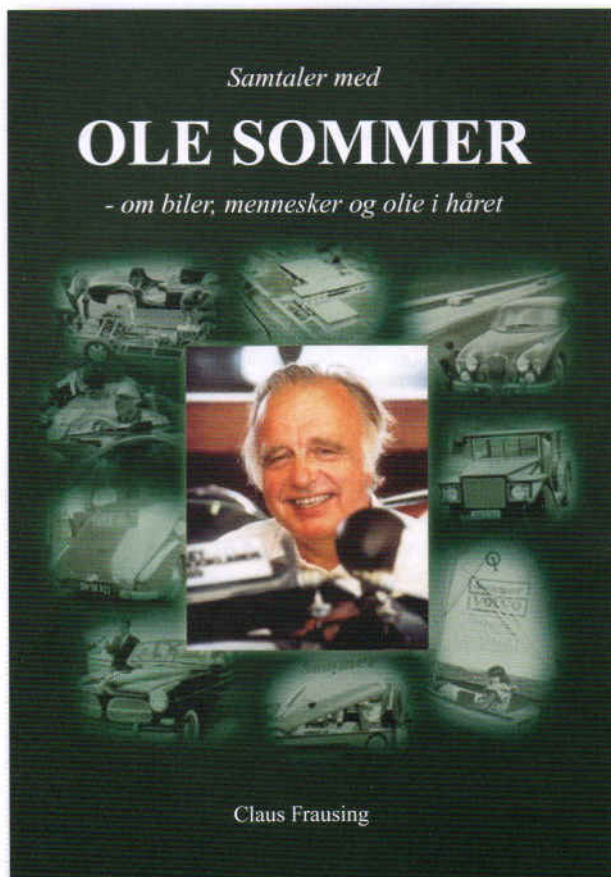
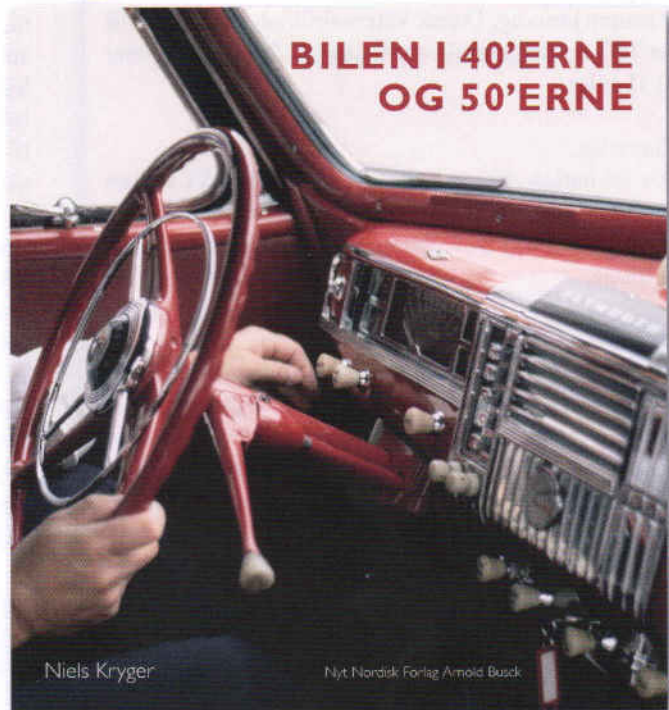




# Julegaver

Igen er der udkommet flere bilbøger, som sikkert egner sig til julegaver.

Niels Kryger har skrevet et bind 2 i sin stilhistorie, »Bilen i 40'erne og 50'erne«. Omtrent samme udstyrelse som bind 1. Masser af billeder. Ifølge forlaget er der 128 sider – så kan jeg ikke tælle. Regn med ca. 115 med tryk på, incl. det stive omslag. Det er også rigeligt. Pris 299 kr.



I en helt anden genre er Claus Frausing's bog om Ole Sommer, »Samtaler med OLE SOMMER - om biler, mennesker og olie i håret«.

Det er naturligvis i det væsentlige samme tekst som artikelserien i Veteran Tidende, men forøget og pudset af, og først og fremmest med meget mere billedstof. 216 sider.

Pris 298,- kr.

Udgivelserne er så ny at vi først når anmeldelser i næste nummer af Veteran Tidende.



#### Læserbrev

##### Forbavselse.

Dansk Veteranbilklub annoncerer i vores lokalavis?

##### Glæde.

Ved senere læsning, Dansk Veteranbilklub er inviteret til vores 100-års færgøjubilæum 4. oktober 2003 og kommer med 15 biler.

##### Forbavselse.

Ingen invitation, jeg bor dog på Sydfalster. Vi er kun seks medlemmer. Ved forespørgsel (postvæsenet kunne jo have glemt mig) blev det oplyst: Vi har de vogne man skal bruge.

##### Skuffelse.

Hvordan udvælger man deltagere? Det skyldes ikke tidnød. Jeg har fået oplyst tidspunktet for DVK's invitation. Bilernes årgang eller udseende? Min ene bil var dog med i Veteran Tidende nr. 327. For mange tilmeldte? Jeg synes lodtrækning er fint. Jeg beder formanden om et svar her i bladet.

##### Til bestyrelsen.

Godt gået i Sommer-sagen, glæder mig til at prøvesidde jeres indkøbte stole, hvis man da bliver inviteret.

##### Til Ole Emil Riisager.

Originale veteran/klassiske biler er automobiler, der er som da de udgik fra fabrik, dog som lov og teknik tillader det ved brug på landevej. Fortsæt kampen for originale biler.

Tribini-biler er en anden sag, som nogle har interesse for.

Oscar Hansen, Sydfalster.

#### Svar til Oscar Hansen, Sydfalster.

Først en stor tak for de pæne ord til bestyrelsen og redaktøren, det varmer.

Når Dansk Veteranbil Klub tager del i arrangementer med økonomisk støtte, er det et krav at arrangementerne annonceres i Veteran Tidende således at alle har en mulighed for at tilmelde sig. Det sker engang imellem at et løb kan blive overtegnet, således at arrangøren er nødt til at sige nej til nogle af de tilmeldte, men i alle tilfælde tilstræbes det at få alle med.

Når Dansk Veteranbil Klub bliver inviteret til udstillinger, PR, film eller tv-optagelser er det ofte med et meget begrænset antal køretøjer, med en begrænset tidshorison. Den pågældende arrangør vil ofte finde deltagerne blandt de folk han kender fra det lokale mødested eller sommerens mange løb og arrangementer. Er der ønsker om specielle modeller benyttes køreøjslisten. Det er ofte et træls arbejde, hvor man i processen får mange afslag fra medlemmerne, derfor er det oftest lettere at starte med at kontakte dem, man har erfaring med vil deltage.

Lolland-Falster er desværre et af de områder hvor DVK endnu ikke er repræsenteret med mødesteder. Der er endog langt til de nærmeste mødesteder. På nær det årlige Sydhavsrally er der sjældent arrangementer i området. Det betyder desværre at man i forbindelse med invitationen til Færgøjubilæet i Gedser har glemt at tage jer med i betragtning. Det kan jeg kun beklage.

For at forbedre situationen arbejder vi på at få oprettet et mødested på Lolland-Falster. Ole Poulsen har tilbudt at lægge hus til når han er færdig med en igangværende ombygning. Når det er kommet op at stå, vil det medvirke til et større udbud af aktiviteter i området.

Af din naturlige skuffelse kan vi drage den lære, at når der endelig er et arrangement i et lokalområde, bør vi gøre mere for at indrage de lokale medlemmer, det håber jeg hermed at de lokale arrangører tager til sig.

Med hensyn til de nyindkøbte stole, ses vi den 1. maj på Rådhuspladsen i København, samt ved den efterfølgende invielse af de nye lokaler i Sommers Veteranbil Museum, der bliver rig lejlighed til at prøve sidde i det nye møblement – alle er hjerteligt velkomne.

Peter Løvstrøm  
Formand



NYHED I JUBILÆUMSÅRET

# Rally Marguerite



i Kristi Himmelfartsdagene 20. til 23. maj 2004

Dette er begyndelsen på et anderledes turløb i Dansk Veteranbil Klub. Det er tanken igennem de næste år at lade medlemmer i veteranbiler få mulighed for at køre Danmark rundt, landsdel for landsdel. Formålet er det kammeratlige samvær, men arrangørerne stiller krav til deltagerne. Det er en konkurrence. Vi kører et vinderhold. Man skal 'arbejde' både for at komme rundt og for føden. Man skal orientere sig i naturen, arbejde med kulturen og 'vandre' gennem egshistorien. Man skal være vågen under løbet og have gjort sit hjemmearbejde.

Vi har lavet en aftale med Dansk Folkeferie og skal bo på deres feriecentre rundt om i landet i Kristi Himmelfartsdagene de næste fem-seks år. Vi begynder med landsdelen Fyn, og bor i Middelfart. Folkeferie betyder at man selv skal pudse sine sko, hælde vand på køleren, lave morgenmad (frisk brød fra bageren uden for døren hver morgen) og rede senge. Der er mønstring hver morgen kl. 9:00, kontrol af biler og besætning, udlevering af dagens rute- og opgavebog. Start med ½ minuts mellemrum. Husk blyant, lineal og kompas. Brug af mobiltelefon og GPS medfører 'afstraffelse'. Frokost i det grønne med madpakker og middag i fælleshuset om aftenen med gennemgang af dagens opgave og holdplacering, drikkevarer for egen regning, og hvor gerningsmanden m/k til dagens største fadæse rydder op og slukker lyset.

Deltagergebyret er kr. 2400 pr. person (4 dage og 3 overnatninger) i dobbeltværelse med eget bad, men i tofamilieshus med fælles køkken og stue. Tillæg kr. 500 pr. person, hvis man ikke vil dele stue og køkken med andre. Alt er ellers inklusive, dog ikke drikkevarer.

Rally Marguerite modtager ikke økonomisk hjælp af nogen art, heller ikke fra klubben. Eventuel sponsorstøtte vil enten medføre lavere deltagergebyr eller måske snarere ekstra oplevelse(r) under løbet.

Claus Frausing m.fl.

Tilmelding til **Rally Marguerite**, 20.-23. maj 2004.

Kører\*: ..... Medlem nr. ....

Co-driver: .....

Passagerer: ..... Barn..... Voksen .....

\*Adresse: ..... Postnr..... By.....

Telefon: ..... E-mail: .....

Køretøj: Mærke:..... Model:..... Årg:.....

Registreringsnummer:.....

Er bilen original ( ) eller ombygget, hvilket år: .....

Ønskes et helt hus alene? Ja ( ) Nej ( )

Tilmelding for max. 40 biler fra 1969 eller før. Efter 'Først til mølle' princippet. Opkrævning følger med kvittering for deltagelse.

Kuponen sendes til: **Rally Marguerite**, Dansk Veteranbil Klub, Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå.



## Bustur til Retromobile biludstillingen i Paris 10.2. - 15.2.2004



Traditionen tro arrangerer jeg en bustur til denne flotte biludstilling

**Program**           Tirsdag d.10.2. kl. 18.00 afgang H. Jensens Plads, Århus.  
Onsdag ca. kl. 11.00 ankomst 3-stjernet hotel, Paris.

Lørdag d. 14.2. kl 19.00 afg. P-plads ved Retromobile-udstillingen.  
Søndag ca. kl. 11.00 ankomst Århus.

**Pris**                   1669.- der inkluderer Paris tur/retur i luksusbus, 3 hotelovernatninger med morgen-  
buffet på 3-stjernet hotel i gå-afstand af udstillingen, entrébillet og en udflugt til  
Alpine fabrikken, Dieppe (forsøges arrangeret).

**Tilmelding**       Skriftlig, bindende tilmelding med navn, adresse og tlf.nr. vedlagt check.  
Husk at angive, hvor du ønsker at sidde. Rygere sidder bagerst i bussen.

**Påstigning**       18.50 D.T.C., Vejle.  
19.20 Kolding Banegård.  
20.20 E4 grænseovergang.

Ultimo januar vil du modtage nærmere oplysninger.

Med venlig hilsen

Kr. Korsgaard, Auningvej 89, 8961 Allingåbro. Tlf/ fax 86 48 69 68. Mail : kristen@automobil.dk



## BILER SÆLGES

**Fiat 1100 103D** 1960. Meget velholdt eksemplar. Har fuld historie og alle dokumenter. Sælges desværre pga. pladsmangel. Pris kr. 29.500. Steen Hansen, tlf. 55700623.

**Austin Seven RN** 1932 - totalt restaureret til original stand - køreklar med historisk nummerplade (P 180 - bilens første nummerplade april 1932), næsten fuld historie. Meget flot eksemplar - kr. 85.000. Tlf. 54856035.

**Opel P2 Caravan** 1963. Bilen står i original stand, ingen rust, og kører upåklageligt. Farven er creme-hvid og den er med sorte plader. En sjælden bil. Pris kr. 18.000. Søren Schultz, tlf. 48390015.

**Volvo Amazon** 1966. Totalt renoveret, hvid. 2-dørs, 2. ejere, sorte plade, 167.000 km. Pris kr. 50.000. Daniel R. Knudsen, tlf. 43991925.

**Opel Kadett B 1,1** 1973. 69.000 km. Meget flot. 100% original. Sorte nr. plader. Nysynet. Kører fint. En af de sidst producerede. Pris kr. 35.000. Jan Kock-Hansen, tlf. 40110069.

**Citroën Mehari** 1973. Lille sjov og charmerende. Ny kaleche, hardtop medfl. Pris kr. 35.000. Torben Pleman, tlf. 47748071 - 24621179.

**Opel Record 1,5** 1953. Blå. Lidt ældre renovering. Rigtig pæn ind- og udvendig, kan leveres nysynet.

**Ford Escort 1100 XL** 1974, sorte nr. plader. En ejer. 40.000 km. Sidste syn 8/2002. Velholdt ud- og indv.

**Austin Maxi 1300** 1976. Afmeldt marts 2003. Kører godt. Pæn stue. Lev. synet. Pris kr. 15.000. Eigil, tlf. 57613819 efter 18.

**DKW** personbil 1939 med papirer. 1 stk. **DKW** cabriolet uden papirer. Skal restaureres. Pris kr. 20.000 eller bud. Hans Peter Jensen, 75940418.

**Ford Granada** 1977. Coupé, automatgear, 3,0 motor, sort vinyltag, soltag, tonede ruder. Som ny indvendig, grå alu-fælge, vinterhjul med orig. kapsler. Ekstra baglygter. Pris kr. 6.000. Poul Lair, tlf. 29416601.

**Ford Mustang** 1976. 2,8 V6. Rød med sort vinyltag. Indreg. Sidst synet 10/7-02. Alu-fælge, nye dæk, flot bil. Skal ses. Pris kr. 35.000. Poul Lair, tlf. 29416601.

**Peugeot 403** pickup, diesel med ekstra karrosseri. **Peugeot 403** 4-dørs sedan, diesel, orig. soltag. **Peugeot 304** 4-dørs sedan, benzin. **Peugeot 403** 4-dørs sedan, benzin, orig. soltag. **Fiat 600**, kører godt. Alle uden papirer. Pris kr. 2.000 eller bud.

**Volvo 544 B16** 1960 med papirer. Pris kr. 2.000. Mange reservedele og pladedele til gamle Peugeot'er. Hans Jørgen Brøcher, tlf. 40714796.

**Jaguar XK 120 Fixed Head Coupe**, 1953. Den smukkeste Jaguar nogensinde. Komplet og original med matching numbers og certifikat fra Jaguar Daimler Heritage Trust. Trænger til en kærlig hånd, skal også synes, men kører fint. Evt. velholdt britisk førkrigs tourer i bytte. Prisinde kr. 200.000. Telefon 44538700.

**Chevrolet** convertible sedan 1933. Dansk historie. Bygget hos GM København i 24 eksemplarer. Delvis restaureret.

**Packard** convertible sedan 1938. Urestaureret, komplet original.

**Ford T** touring 1915. Gl. renovering. Kører godt. Viklit Graa Jørgensen, tlf. 45425268.

**Ford Mustang** 1971. Rød. 351 Cleveland V8. Aut. Lille bagrude. Kun få i DK. Skal ikke synes. Med nr. plader. Meget velholdt. Ring for info. Pris kr. 79.800. Ejner Jørgensen, tlf. 74722717 - 40426342.

**Plymouth PB** 1932. 7 pers. Reservehjul i begge forskærme. »Automatic clutch control«. 4-cyl. 65 hk (Chevrolet 1932 havde 60). Har ikke været registreret siden 50-tallet. En ejer (direktionsvogn m. chauffør). Ingen tæring, kun overfladerust. Rimelig indv. Evt. bytte med Nimbus. H.P. Nielsen, tlf. 40148037 - 56578093 aften.

**Opel Kadett B** 1971 1,1. Motor løbende vedligeholdt. Ingen rust. Smuk lakering. Nyt loft. Renovering af sæder mangler. Nysynet 9/10-03. Uindregistreret. Pris kr. 12.000. Ole Kirk Vium, tlf. 59914334.

**Opel P4** 1932, lidt adskilt men ellers komplet og original, god stand.

**Standard 9** 1934 2-dørs, meget fin lille original bil, skindindtræk. let at restaurere.

**Opel Kadett** 1937, kun 2 ejere. Urestaureret. har stået tørt, ikke kørt i 35 år.

**Fiat 1500** 1938 4-dørs 6-cyl. Eneste i DK. Urestaureret men helt original. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127 - 40584612.

**Facel Vega** 1962. 500 hk. Produceret i 80 ekspl. Importeret fra USA. 100% komplet.

Karrosseriet er 95% renoveret. I mekanisk god stand. Mangler lidt krom og indtræk. Pris kr. 120.000. Evt. bytte. Mikael Andersen, tlf. 40208989 - 44952323 efter 18.

**Volvo Amazon 123 GT**, 1967. Rød. Skal synes. Pris kr. 19.500.

**Volvo Amazon 121** 1970, hvid, sorte nr. plader. Meget velholdt. En ejer. ½ år til næste syn. Pris kr. 21.500.

**Volvo Amazon 122S**, 1958, B16 Sport. Utrolig velholdt. Aldrig svejset. Orig. lak. Sorte nr. pl. 4 år til syn. Pris kr. 45.000. Ole Callesen, 74561611.

Reservedelsbil, Amerikaner-**SAAB Turbo** årgang 1980. Motor gået ca. 130.000 km. Sæder og indtræk som nyt. Ingen rust af betydning. 3 ny dæk. Ring for nærmere information. Erling Vestbjerg, tlf. 58526669.

## DELE TIL BILER SÆLGES

**Opel Kaptajn** 6-cyl. 1954. Original, komplet ny udstødning sælges. Jesper Rud Petersen, tlf. 40856715.

**Chevrolet** 1931 baglygter. Kølerfigurer 1929-35. Trompethorn 1932-33. Toppakninger kobber/asbest 1929-. **Ford A** motorhorn. Diverse motorhorn til 20-30 tals biler.

**Opel Record C/Commodore A**, dørpaneler.

**Opel Manta B/Ascona B**, dørpaneler. **MGB** roadster. H+v udv. dørpl. H+v bag-skærm til liste. H+v indv. paneler under dør. Samlet salg. Motor og gearkasse til samme.

H.P. Nielsen, tlf. 40148037 - 56578093 (aften).

Diverse nye og brugte dele til **Peugeot 204, 304, 404, 504. Opel Record, Kadett** 1963-1985. **Volvo Amazon** m.m. og til **Ford Cortina, Taunus, Escort** 1960-1982. Kan afhentes.

Støddæmpere, nye til 1950-60-70 biler, fra kr. 65,- stk. Diverse orig. automaling, kr. 5,- pr. kg/ltr. bl.a. **Peugeot, Opel, Ford**. Diverse lyddæmpere, kr. 20,- stk. Otto Krogh, tlf. 59186500.

**Opel** dele til **Record, Commodore, Kaptajn, Admiral, P1, P2, Olympia** sælges.

Brugt og nyt. Fylder en sættevogn. Sælges samlet. Evt. bytte med anden **Opel**. Jesper, tlf. 22948839.

Fra **MGB** sælges 2 forskærme, fronthjelm (alu), bagklap, bagfjedre m.v. Carsten Duus Nissen, tlf. 40268254.



Til **Alvis Speed Twenty**: diverse dele bl.a. br. tromler, ankerplader, udst. manifold. Sælges for højeste bud.

**Ford Escort Mk 1** fin hvid forklap kr. 400,-  
1 ny benzintank kr. 650,- 2 røde bagdøre til van kr. 200,- stk.

**Vauxhall Viva HA**: 1 ny kofanger kr. 350,-.

**Volvo 544**: 1 4-trins gearkasse kr. 500,-. 2 orig. sideruder nye kr. 125,- stk. 1 frontklap olivengrøn kr. 500,-.

**Ford Corsair 1963**:- 1 bagpanel u. kofanger kr. 150,-. 1 v. bag blinklygteglas kr. 50,-.

**Renault 8**: 1 forklap god stand kun lille bule kr. 500,-. 2 glasfiberforskræmme kr. 100,- stk.

**Opel Kadett A**: 1 ny for og 1 ny bagkofanger kr. 700,- stk. 1 benzintank kr. 500,-. 1 bagrudder kr. 500,-.

Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

**Mercedes Benz 123** 4 stk. vinterdæk på fælge kr. 600,-. Tagbøjler med cykelstativ kr. 200,-.

Leif Fortmeier, tlf. 45813434 - 40140904.

Diverse nye og brugte dele til **Opel Kadett 1938**. Ring venligst og forhør nærmere.  
M. Therkelsen, tlf. 75640951.

Sælges meget billigt: Bagtøj til **FIAT 509A**, komplet fra kardandrør til bremses. 5 gode kantråds, femhuls jernartillerihjul, sandblæste og grundede, fabrikat Hering, licens Michelin Bibendum. De tre 13x45, de to 14x45. To træartillerihjul med 14x45 dæk, det ene et Pirelli med masser af slidbane.  
O.E. Riisager, se side 2.

**BILER BYTTES**

Haves: **Opel Kadett 1938**. Km. 135.000. Orig. stand. Aldrig svejset. Fuld dansk historie. 7 år til syn.

Ønskes: **VW 113** eller **Morris Mascot**. Skal være synet.

M. Therkelsen, tlf. 75640951.

**DELE TIL BILER KØBES**

Til **Mustang** cab. 1971: Rat og nav, skal være sort og i flot stand. Luxus dørbeklædninger i sorte.

Michael Lentz, tlf. 20209484.

**Morgan 4/4** 1968. Tråd hjul 4 1/2 x 15«, krom, engelsk type. Skal benyttes til reservehjul.  
Jens Eickhoff, tlf. 39636526.

**MC SÆLGES**

**Triumph Tiger Cub** 200 cc. 1965. Flot sort/sølv orig. Med alle papirer. Pris kr. 28.000.  
Tlf. 45867845 - 40591759.

Motor til **AJS** 1931 500cc.  
E. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127 - 40584612.

**Triumph Trophy** 650cc 1964. Sort / sølv. Renoveret. Regninger for 10.000. Pris incl. afgift og nr. plader kr. 45.000.  
Peter Svendsen, tlf. 23200601.

**NSU Max** 1954 250cc. Med nr. plade. Pæn, lidt mat i lakken. Læsestof om motorcyklen med flg. Pris kr. 22.000.  
Henrik Christensen, tlf. 55450341 - 20814460.

**AUTOMOBILIA**

Originalt reservedelskatalog til **VW type 2** (bus / kassevogn) fra 1968. Original reparationsbog til **VW 25** hk industrimotor fra 1953 (svensk tekst).

Original reparationshåndbog med tekniske mærkeblade til **VW type 1** udgave juli 1975. Tekniske meddelelser til **VW type 1** fra 1960'erne. Bogen »**Vær Deres egen Mekaniker**« af Harry Jensen fra 1955. Salgsbrochurer til **VW Golf, Passat, Polo, Derby** fra 1970'erne. Fire **FDM** hæfter omhandlende reparationer, dæk og hjul, rustbeskyttelse, lak og lakpleje fra 1960'erne. Bogen »**Biler fra 1885 til nu**« (1957) af Paul Høyrup og Bent

Mackeprang. Lille hæfte med arbejdspriser til **VW type 1** og **type 2** fra august 1957. »**Bosch Nyheder**« nr. 12 - 13 fra 1941 og nr. 14 fra 1942.  
Anders Thue Andersen: Tlf. 45818501.  
mail: zwitter.anders@mail.dk

Købes: **FDM Motor**: 1929 nr. 21,24,25. 1931 nr. 8,9. 1932 nr. 27. »**Bosch Nyheder**«: 1937 nr. 1,2,3 (dubletter haves). »**Kør Godt**« tidsskrift for Folkevognskørere, alle nr. fra 1955 - 1964. Originalt reservedelskatalog til **VW type 1** fra 1960 - 1961 og 1964. Original reparationshåndbog til **VW type 1** udgave 1951- 1952 og udgave 1965 bind 2.  
Anders Thue Andersen: Tlf. 45818501.  
mail: zwitter.anders@mail.dk

**VW type 1** 1957: Stor farvebrochure med tysk tekst kr. 100,-. **Trabant 601** 1973: Originalt reservedelskatalog kr. 150,-Instruktionsbøger til forskellige biler f.eks. **Riley, Elf, Wolseley 300, Vauxhall Viva, HB og HC, Volvo, Opel**. Stk. kr. 75,-.  
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

**Rover 2000 P6**, orig. workshop manual (engelsk). **Rover 3,5 P5B**, orig. workshop manual (engelsk). **MG Montego**, Product training workshop, (engelsk).  
Uffe Jørgensen, 54860586 - 21449614.

Fortjenstmærke **KDAK** effekt, armbind med fortjenstmærke i guld. Incl. klub diplom nr. 341 fra 18/11-1943 i sjov konvolut/rør. Alt i perfekt stand. Byttes med Vespa Scooter/ effekter.  
Tlf. 97841385 - 61462417.

**Sælges: Garage/villa - Paradiskvarteret i Holte**

God opvarmet garage 66 kvm. Med særdeles hyggelig og velholdt villa sælges. Endvidere anneks med gulvvarme.

Garagen/værkstedet er helt perfekt til bilentusiast/håndværkeren. Indeholder stort rum med bred port, arbejdsrum med oliefyrt til centralvarme samt toilet. 380V er indlagt. God arbejdsøjde og stor gårdsplads foran.

Villaen er godt indrettet med bl.a. pænt hvidt badeværelse, dejligt køkken, lys vinkelopholdsstue med sildebens-egetræsparket og pejs samt udgang til terrasse, 3 værelser, bryggers m.m.

Brutto/Netto ca: 17.400/14.800.  
Pauselån ca: 9.400/8.470.  
Udbetaling 175.000.  
Kontantpris kr. 2.695.000.

Henvendelse: Anita Vogelsang tlf. 22990022, Johs Aarup 40209607.

**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 Fax, tlf. aften 49 75 03 39. Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

# EXCLUSIVE BILER VETERAN BILER SAMLER BILER



## Packard Super Eight Roadster 1938

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

Pris kr. 1,5 mill.



## Lincoln Continental MK II 1956

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

Pris kr. 348.000



## Mercedes Benz 600 SWB 1969

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

Pris kr. 695.000



## Jensen Interceptor III 1974

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

Pris kr. 248.000



## Lincoln Continental MK V 1960

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

Pris kr. 295.000



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

Pris kr. 168.000



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

Pris kr. 675.000



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

Pris kr. 198.000



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

Pris kr. 348.000



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

Pris kr. 248.000



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

Pris kr. 495.000



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

Pris kr. 285.000



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

Pris kr. 268.000



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

Pris kr. 298.000



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

Pris kr. 495.000

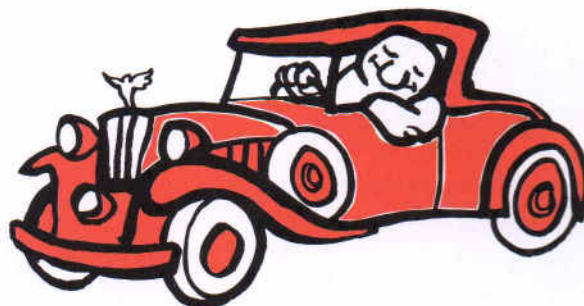
## DAMGAARD-NIELSEN AS

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

Tlf. 70230901 – Fax 70230902  
E-mail: [odn@dna.dk](mailto:odn@dna.dk) - [www.dna.dk](http://www.dna.dk)

# Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier  
for 2003.



## Veteranbiler 1900 - 1968

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

## Klassiske biler 1969 - 1978

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

## Veteranmotorcykler 1900 - 1968

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

## Klassiske motorcykler 1969 - 1978

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

## Brugsveteranbiler til og med 1978

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves.

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

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



Veteran  
Forsikringsklubben

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

### Kontakt:

#### Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: [dvk@vip.cybercity.dk](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)