

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 269 - November 1998 - 28. Årgang

**Dansk Veteranbil Klub**

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

Bestyrelsen

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

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

Sekretær
Registre og Sektioner
Peter Løvstrøm Sørensen
Gedvad 39, st.th.
2800 Lyngby - 44 44 25 86

Kasserer
Steffen Frølich
Lindevej 6
2791 Dragør - 32 53 59 22

**D. striktsansvar for medlemspleje,
møder, løb, udstillinger m.m.**

København
Claus Neble
Fuglebakkevej 1
2000 Frederiksberg - 38 19 82 72

Sjælland,
Lolland-Falster og Bornholm
Willibald Farbmacher
Hjortevænget 613
2980 Kokkedal - 49 14 51 67

Fyn
René Dalager
Nyborgvej 37
5853 Ørbæk - 65 33 16 90

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

Øst- Vest- og Nordjylland
Tom B. Jensen
Holme Møllevej 21, st. tv.
8260 Viby J. - 86 14 06 35
E-mail: t_jensen@post6.tele.dk

Registre

Rover:
Henning Helmer - 49 19 27 00

Morris:
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

Fiat:
Ole Emil Riisager
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

Fiat - Efterkrigs:
Asbjørn Funder - 47 77 77 74

Ford V8:
Birger Blakø - 32 94 93 97

Renault:
Anker Krarup - 66 11 43 14

Opel:
Frederik Ravn-Larsen - 32 50 12 37

Sektioner

Morris Klub Danmark:
Henrik Christensen - 97 12 24 14

MG:
Henning Andersen - 38 79 51 79

Peugeot:
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77

Sokkelund Herreds Køreselskab:
Svend Draaby - 38 71 39 02

Køreselskab Fyn:
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

Køreselskab Vest:
Erik Hougaard - 75 83 00 49

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

Ford T:
Jon Friis Wandall
65 90 68 11

Ferdinand Porsche:
Claus Neble - 38 19 82 72

American Automobiles:
Peter Løvstrøm Sørensen
44 44 25 86

Mødesteder

København:
Nivågård
Gl. Strandvej 20, Nivå

Midtsjælland:
Kværkebyvej 79
Kværkeby ved Ringsted

Østsjælland:
Nygade 3, Klippinge

Fyn:
Egeskov Veteran Museum
Kvæmdrup

Nordjylland:
Restaurant Svanemøllen
Svenstrup

Østjylland:
Ristrup Hovedgård
Ved Sabro

Vestjylland:
Sindinggård ved Herning

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, Røde kro

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle

Bibliotek

Hanne og Niels Jonassen
Boserupvej 510
3050 Humlebæk - 49 19 11 29

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub • 49 14 59 06

Revision

Poul G. Jensen • 32 50 65 75

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad
Oplag: 3700

Ansvarlig redaktør:
Poul Suhr

Bilhistorisk Tidsskrift
Redaktør:
Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70
2950 Vedbæk
Fax 45 89 11 48
Kun skriftlig henvendelse.

Teknisk brevkasse:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25
8700 Horsens
Fax 75647109
Kun skriftlig henvendelse.

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

Annoncepriser:

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

Lay-out, sats og tryk

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

Næste Veteran Tidende udkommer uge 50 1998

Forsiden: Ford T Center Door 1922

Foto: Egon Neesgaard

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens køretøj	16
Klubaktiviteter	6	Folkevognen på udstilling	18
Månedens personprofil	8	100 års bilproduktion	20
Læserbreve	10	Konkurrence	23
Stjerneløbet	11	Månedens køretøjsprofil	24
Ringkøbingløbet	12	Bilhistorisk Tidsskrift	27
Fra medlemmerne	14	Køb, salg, bytte	30



Møder

November

12. 19.30 Sydøstjylland, Børkop Vandmølle - Klubmøde.
 12. 19.30 Sønderjylland, Rødekro. - Klubmøde (se program under klubaktiviteter).
 14. 14.00 Østjylland, Ristrup - Biblioteksdag.
 17. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby - Klubmøde.
 24. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde (se program under klubaktiviteter).
 24. 19.00 Fyn, Egeskov, julefrokost (bemærk tidspunktet).
 26. 19.00 Morris Register, møde hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, 3400 Hillerød. Tilmelding senest 23. november på telf. 48240123.

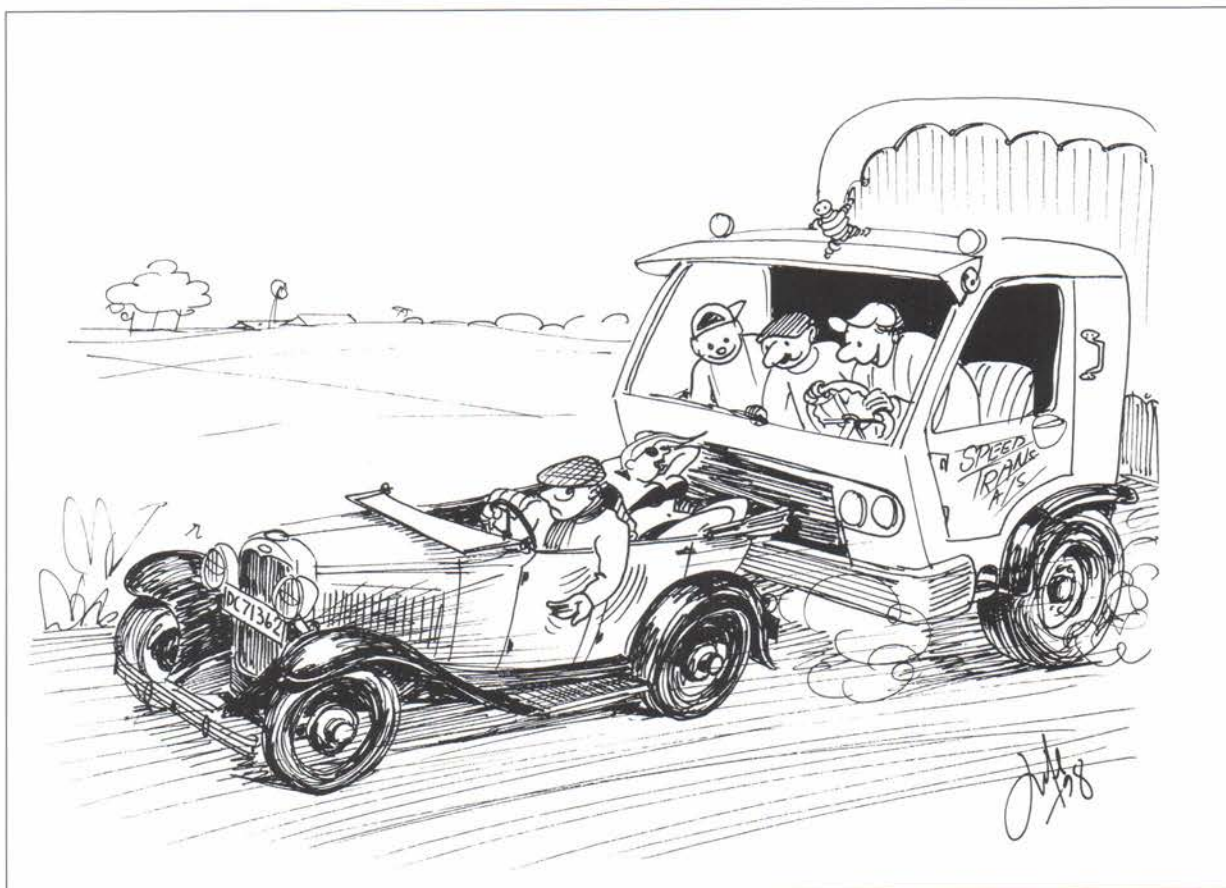
December

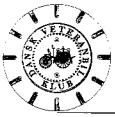
01. 18.00 Østjylland, Ristrup - Juleafslutning, (bemærk tidspunktet).
 03. 19.00 København, Nivågård - Juleafslutning, (bemærk tidspunktet).
 10. 19.30 Sønderjylland, Rødekro - Juleafslutning.
 10. 19.00 Sydøstjylland, Børkop Vandmølle - Juleafslutning, (bemærk tidspunktet).
 14. 19.00 Vestjylland, Sindinggaard - Fællesspisning og Julehygge. Tilm. telf. 97895062.
 15. 19.00 Midtsjælland, Kværkeby - Julefrokost og en lille quiz, husk at tilmelde dig i Kværkeby, og bemærk tidspunktet.
 20. 13.00 Østsjælland, Klippinge - Veteran julehygge (se under klubaktiviteter).

Løb og arrangementer

November

14. 8.00-16.00 Stumpemarked, Messecenter Herning.
 28. 8.00-12.00 Oprydningsudsalg af gamle reservedele hos **Autoophugger Gunner Krum** Nyborgvej 29, Ørbæk, Fyn. Alt skal væk, mange forskellige ting og mærker, så kom og se om der er noget du kan bruge, og giv et bud. Oplysninger ang. arrangementet kan fås ved henvendelse til René Dalager telf. 65331690.





Hvad er det der får en til at arrangere veteranbilløb?

Mange har i tidens løb spurgt hvad der dog får mig til at arrangere veteranbilløb ved siden af mit arbejde i bestyrelsen med at arrangere møder, foredrag og virksomhedsbesøg. Først vidste jeg ikke hvad jeg skulle svare men senere gik det op for mig, at det til at starte med var ren egoisme. Med det mener jeg at ved at skulle arrangere tingene får man mere kontrol med hvad arrangementerne skal indeholde og ofte vil det blive det man selv ønsker at vide mere om.

Senere fandt jeg ud af, at der er mere end det lette svar, for det er også noget med „Sagen“, altså interessen for veterankøretøjer, det historiske og det kulturelle. Nå -, for at det ikke skal blive for højtravende vil jeg sige det på en anden måde. For når man kommer hjem fra et arrangement som er gået godt, er der altid en udefinerlig følelse af tilfredshed. Så når man har andet og mere med hjem end mindet om en smuk køretur og en sjov konkurrence. Så ved man at det har været vellykket. Det er nu blevet en mani at indlægge små kulturelle indslag, tilpas små til at man ikke lægger mærke til dem, hvis man ikke analyserer, hvilket indhold dagen har bestået af. Det er det der er med til at give det sidste, udefinerlige, ved et arrangement. Derfor kan jeg varmt anbefale selv at prøve at arrangere et billøb i næste sæson. Find på nogle sjove spørgsmål og læg lidt sjæl ind. Så er det dig der er arrangøren af et veteranløb. Men har du problemer, er du usikker, eller har du andre spørgsmål, så er du velkommen til at spørge mig.

Når arrangementet er overstået, og det er gået godt, vil du have en følelse af at du er høj og træt på samme tid. Men det, der er det allerbedste, er når venner og kammerater kommer hen til dig og siger at det var et rigtig godt løb og at de glæder sig til det næste løb.

En anden måde, der er rigtig god, er når man udvælger en eller to personer, og spørger dem om de ikke kunne tænke sig at være medarrangører i næste sæson. Så finder du ud af, at det er forholdsvis nemt at lave et hav af sjove ting.

Det gælder især om at presse nænsomt nogle gange, og ofte viser det sig at mange kommer af sig selv og spørger om de ikke må lege med. Så er man sikker på at vedkommende er motiveret og kommer med materialerne i god tid. Man finder hurtigt ud af når man skal støtte lidt, aldrig presse hårdt.

Det, der er det bedste, det er, at man har noget sammen med de venner der hjælper til med at planlægge. Dette kammeratskab følger med i fremtiden, for når du er i bekneb for assistance, så er disse venner, for det meste, mere end villige til at hjælpe til, også selvom det er noget besværligt, der skal foregå.

Når man efter en sæson tæller efter og det viser sig at man har været med til at lave over 35 arrangementer i det år der er gået, så går det op for en, at det var aldrig gået hvis man ikke havde en dejlig gruppe af gode venner til at hjælpe til.

Her er et godt råd, gør det ikke kun for at få prestige, prøv det og se om du kan lide det, hvis du kan, så gør det igen.

Det jeg her har fortalt, er også med til at give klubfølelse og sammenhold, men ikke nok med det er det også med til at give gode kammerater og venner.

Venlig hilsen Claus Neble.

DVK



FRITIDSHUSFORSIKRINGEN

Vandskader som følge af frostsprængninger, der sker i bygninger, som ikke er tilstrækkeligt opvarmet er ikke dækket af fritidshusforsikringen.

Derfor er der nogle ting, som du bør være særlig opmærksom på, når huset forlades og ikke benyttes i vinterhalvåret. Brug et par dage af efterårsferien til at „vinterklargøre“ fritidshuset.

Frostsprængte vandrør kan undgås, hvis man bærer sig fornuftigt ad. Luk for vandtilførslen fra hovedhanen og lad alle vandhaner stå åbne, så rørene bliver tømte for vand. Sørg også for at toiletter og cisterner tømmes.

Det er også vigtigt at få udbedret fejl og mangler så der ikke sker skader på grund af vandindtrængning gennem revner og utætheder i vægge og tag. Tagrender skal også renses for nedfaldne blade m.m. så regnvand eller optøet sne ikke trænger ind i huset og forvolder skade. Sådanne skader er nemlig ikke dækket af forsikringen.

INDBRUD

Ubeboede fritidshuse giver indbrudstyve ideelle „arbejdsvilkår“. Derfor anbefaler vi at du selv fjerner alle værdifulde ting fra huset og viser, at der ikke er noget at stjæle ved at undlade at trække gardiner for eller lukke skodder til. Lås heller ikke indvendige skuffer og skabe, for er tyven alligevel kommet ind, har han/hun ikke noget problem med at bryde dem op, og så undgår du unødigt hærverk.

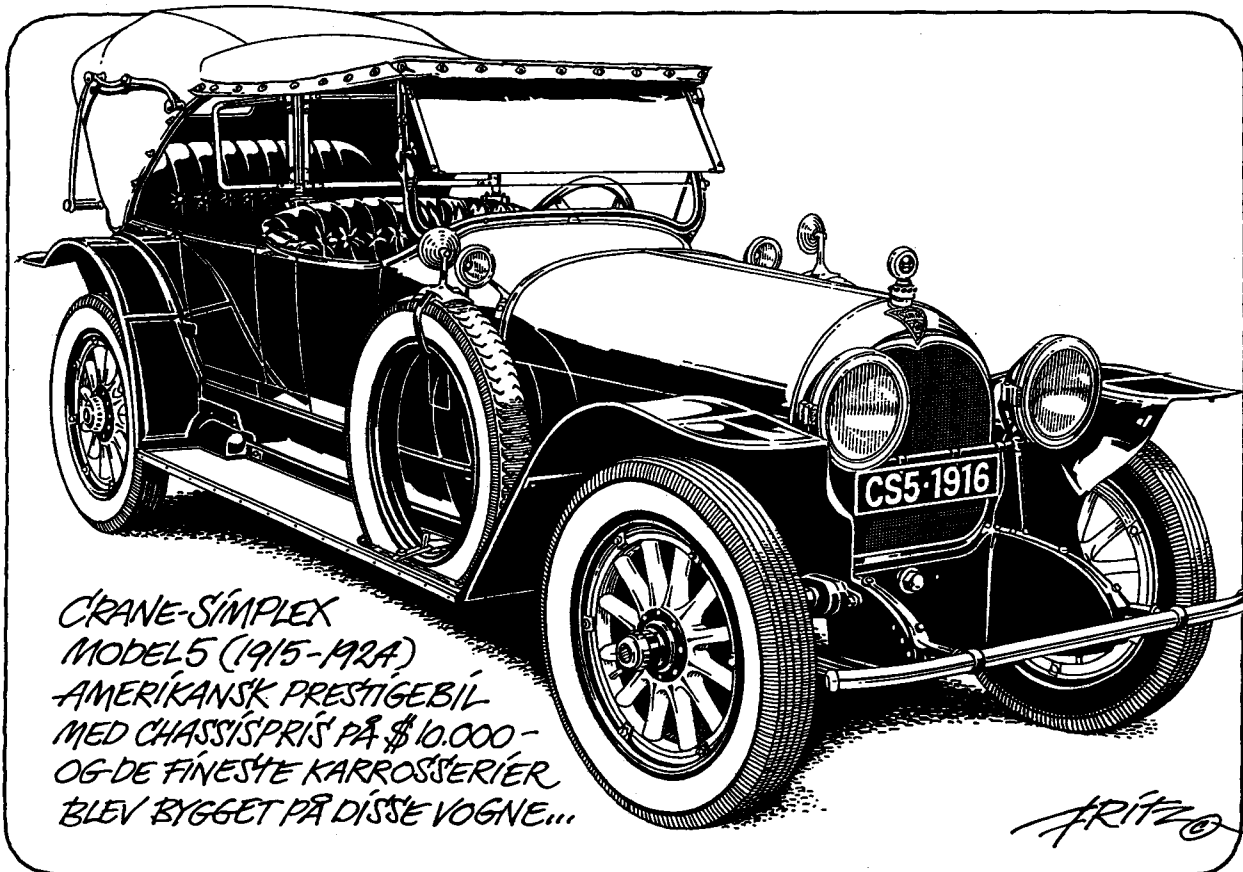
VORE ØVRIGE ANBEFALINGER

Benyt Operation Mærkning og gør tyven opmærksom på det ved tydelig skiltning. Du kan få gratis mærkningsset og skilte ved henvendelse til os eller politiet.

Efterse gamle låse og vindueshasper og udskift låse, der er mere end 10 år gamle, med nye godkendte låse. De såkaldte „Københavnrlåse“ yder ingen beskyttelse.

Indgå en aftale med naboerne om gensidigt at holde øje med husene, og at der gives besked til hinanden, hvis der forekommer uregelmæssigheder. Jo hurtigere en skade opdages, des større er muligheden for at begrænse tabet.

Yderligere information om/fra RUNA Forsikring kan fås på telefon 33 322 200 - åben for selvbetjening døgnet rundt - eller internet: www.runa.dk



CRANE-SIMPLEX
MODEL 5 (1915-1924)
AMERIKANSK PRESTIGE BIL
MED CHASSISPRIS PÅ \$10.000-
OG DE FINESTE KARROSSERIER
BLEV BYGGET PÅ DISSE VOGNE...

Fritz

**FYN EGESKOV**

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

27. oktober kl. 1930
Egeskov-Fyn klubmøde.

24. november kl. 19.00
Julefrokost for tilmeldte.

Aktivitetsudvalget ønsker alle en god jul samt et godt nytår.

*På aktivitetsudvalgets vegne
René Dalager*

**SYDØSTJYLLAND
BØRKOP VANDMØLLE**

Husk vores faste mødedag er den anden torsdag i måneden. Mødestart kl. 19.30

Torsdag den 10. december kl. 19.00
Julefrokost på Vandmøllen Tilmelding på tlf. 75890487 eller fax 75899487, senest mandag d. 7. december. Prisen forventes at være lidt mere end kr. 100 pr. kuvert.

Torsdag den 14. januar 1999

Vi tager hul på det nye år, det sidste i dette årtusinde. Jeg forsøger at få en smørreolieekspert på banen, så året i det mindste er godt smurt fra starten.

På et af de næst følgende møder vil vi fordybe os i bilens elsystem. Martin Jensen har tilbudt at afsløre noget af sin viden.

Iøvrigt er forslag til virksomhedsbesøg og andre aktiviteter meget velkomne.

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen*

**SØNDERJYLLAND
RØDEKRO**

I krydset på Hellevadvejen i Rødekro køres mod Lunderup Mark. Der, hvor den asfalterede vej bliver til en grusvej, drejes kort efter til venstre - lige efter træerne ligger vort nye klubhus.

Som annonceret i september-nummeret skulle P.E. Hansen og Iver Jensen fra Horsens have fortalt os om 30'ernes biler ved mødet den 8. oktober. Desværre blev de forhindret og kommer i stedet ved mødet den 12. november.

Torsdag den 12. november kl. 19.30

Causeri om 30'ernes biler. P.E. Hansen og Iver Jensen fra Horsens kommer og fortæller om dengang, der var biler til. Kom og vær med - det bliver helt sikkert en meget spændende aften, hvorfra du går hjem og er flere oplevelser rigere.

Torsdag den 10. december kl. 19.30

Julefrokost i klubhuset. I lighed med tidligere spiller vi lidt, hvorfor I bedes medbringe en lille pakke. Der stod for nogen tid siden at læse i bladet, at julefrokosten skulle koste 80 kr. pr. person, det kan godt gøres lidt billigere. Så husk tilmelding til Frits Johansen senest 1. december på tlf. 74459450.

Ideer til næste års aktivitetskalender efterlyses - ring hurtigst muligt til undertegnede. Alt næsten - har interesse!

Frits Johansen

**VESTJYLLAND
SINDINGGÅRD**

Stormøde blandt biler

Oktober-besøget på Jysk Automobilmuseum i Gjern sammen med Dansk Vintage Motor Club vil blive husket for flere ting. Af nogle huskes det for indtrykkene fra en aften blandt mageløse biler, af andre for afslutningen ved hotellets formidable kagebord og af arrangørerne erindres

mødet i hvert fald for et pragtfuldt fremmøde. 130 interesserede deltog i arrangementet.

Familien Louring havde endnu engang gæstfrit åbnet dørene til museet, og Aage Louring tog selv imod sammen med datter og barnebarn. Han færdedes sædvanen tro stilfærdigt blandt de mange gæster, men måtte svare på en haglbyge af spørgsmål.

Museets 140 køretøjer kan aftvinge enhver beundring, og det er svært at sige hvad der gør stærkest indtryk. Men der er noget for enhver smag lige fra rækkerne af urestaurerede amerikanerbiler i depotbygningen til de skinnende restaurerede køretøjer i selve museet.

Der kan stadigvæk gøres fund, fortæller Aage Louring, som senest har taget en tidlig Chrysler fra 1924 og en usædvanlig velbevaret Studebaker årgang 1913 under sine vinger. Nogle af nyerhvervelserne er faktisk usædvanligt velbevarede, fortæller den jyske museumsmand.

Nu finder man ikke mere ret mange sjældne biler i laden på en gård, men derimod stammer mange fra samlere, der har passet godt på deres køretøj.

Sammen med sin søn står Aage Louring selv for restaureringen af bilerne, og hans akkuratesse og sans for detaljer er legendarisk.

Det kan stadigvæk godt gribbe lidt i én, når man lægger stumpene til en 12-cylindret Cadillac-motor ud på filebænken - og skal huske hvordan tingesten samles. Det er nu mest et spørgsmål om husketeknik, mener Aage Louring, der hellere beskæftiger sig med veteranmotorernes sindrige mekanik end den moderne bils computer-teknologi.

Museumsaftenen sluttede på hotellet i Gjern, der bragte selskabet i lykkelig ekstase under strømme af kaffe og bjerge af brød og enorme, lækre lagkager.

Repræsentanter for de to klubber overrakte gaver til familien Louring som tak for gæstfriheden.

Julen er reddet på Sindinggård.

Mon ikke den gamle herregård Sindinggård har sin egen nisse. Man kan tro det, og i hvert fald bliver der



NIVÅGÅRD

Torsdag den 3. december kl. 19.00

Det sædvanlige program er ændret. Denne aften holder vi julefrokost for de aktive. Har du lyst til at holde julefrokost sammen med kammeraterne på Nivågård? Julefrokosten vil forme sig som ta' selv bord. Kom og vær med til julehygge.

Kuvertpris kr. 80,-.

Tilmelding nødvendig på kontoret 49145906.

Tilmeldingsfrist er den 30. november.

Virksomhedsbesøg i december er aflyst, da alle har travlt i julemåneden. Jeg vil i den anledning ønske alle en glædelig jul og godt nytår.

Venlig hilsen
Claus Neble.

julestemning i år for både nissefar og for de midt- og vestjyske veteranfolk. Julen er nemmelig reddet, efter at den rige onkel med adresse på Nivågård har revurderet sin beslutning om at inddrage DVK's traditionelle tilskud til klubstedernes juleaktivitet. Deriblandt Sindinggårds. Den står alligevel ikke på vandgrød og skummetmælk, og vi adresserer en tak til klubkasserer Steffen Frølich og klubformand Poul Suhr, der har meddelt at klubkassen godt nok har svært brug for pengene, men at de alligevel ikke inddrager det traditionelle tilskud. Hurra for det og tak for at julen er reddet. Nu skal man jo ikke tro at alt er gratis i den søde juletid, så der vil på julemødet på Sindinggård den 14. december kl. 19 blive opkrævet et julegrødstilskud på 50 kr. pr. næse. Til gengæld er vi sikre på, at alle næser kan blive røde, for med den beskedne udgift og takket være onkels tilskud er alt medregnet, drikkevarer og julesul. Traditionelt er der rift om pladserne. Derfor er absolut sidste frist for tilmelding **Tirsdag den 1. december** hos Finn på tlf. 97895062. Alle

andre må blive ude i kulden - med deres vandgrød og skummetmælk.

Gorm A.

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Da medstifteren af Klippinge afd. døde her i foråret, så har Karen og Ole Poulsen lovet at tage over, samt være med til, at vores afd. fortsat trives til medlemmernes fulde tilfredshed.

På klubmødet tirsdag den 24. november kl. 19.00 vil Claus Neble fortælle om sit besøg på Skoda Museet i Tjekkiet samt indtryk fra DVK's bus-tur til Centre International i Paris.

Da vores normale klubmøde i december måned falder i det mest fortravlede og forjagede juleræs, har vi undtagelsesvis flyttet til søndag den 20. december kl. 13.00, hvor vi vil lave „Veteranjulehygge“. Men af hensyn til frokosten - skal i tilmelde jer senest den 15. december til Kai på tlf. 56578205.

Hilsen og på gensyn Kai

FRA BESTYRELSEN

Tid for skift af forsikring til RUNA-forsikring

Hvis du ikke allerede har skiftet til RUNA forsikring er tiden for de flestes vedkommende nu kommet. Årskiftet er normalt skæringsdato for forsikringsskift, da de fleste forsikringsselskaber har hovedforfald 1. januar, og det er ved hovedforfald man kan skifte.

For at kunne skifte forsikring skal den gamle forsikring opsiges med mindst 1 måneds varsel før hovedforfald, derfor skal opsigelsen være modtaget hos dit gamle forsikrings-selskab **senest den 30. november.**

Tiden er inde til at skifte forsikrings-selskab! Gør som næsten 3.000 andre allerede har gjort, og få del i de fordele som du som medlem af Dansk Veteranbil Klub kan gøre brug af.

RUNA-forsikring som Dansk Veteranbil Klub sammen med 3 andre af landets førende veterankøretøjsklubber arbejder sammen med, tilbyder fornuftige og konkurrencedygtige forsikringer over hele spekteret, ikke mindst på veterankøretøjsområdet.

Dansk Veteranbil Klub anbefaler dig at bruge RUNA forsikring - som er et dansk selskab, såvel til dine gamle køretøjer som til dine andre forsikringer.

Tåler din nuværende forsikring sammenligning med disse argumenter?

- Dansk Veteranbil Klub har indflydelse på ordningen, også skadesbehandlingen.

- Dansk Veteranbil Klub har en økonomisk gevinst af ordningen, denne er bestemt af antallet af forsikringer.

- Du betaler en fast årlig præmie, uden dikkedarer, ikke noget med indskud og måske at få en mindre del af præmien tilbage.

- Prøv at sammenligne RUNA's priser, med det som du betaler for øjeblikket.

Du har sikkert allerede hørt og set om alle disse fordele, derfor er der kun tilbage at blive meldt til, nærmere oplysninger og de fornødne papirer får du på klubbens kontor på tlf. 49145906 eller på fax 49141114.



MÅNEDENS PERSONPROFIL

DVK

Af Egon Neesgaard

Pudse Poul eller Bus-Poul er de navne, der hæftes på månedens personprofil.

Forklaringen følger her: Han er født i Karlslunde i 1922 og allerede over hans vugge stod, at han skulle køre bil.

Efter konfirmationen søgte han læreplads som mekaniker, - men blev mælkemand! Det var jo noget helt andet, men det inddebar, at han kom til at køre store biler, og det var det han vilde.

Poul Franklin Rasmussen Greve



lede. I dag har han 15, - de fleste på plader. Hans første mc var en belgisk Gilette. Han har gennem årene haft ca. 80 mc. De fleste af den nuværende bestand har han haft i mere end 20 år.

Hans liv som langturs-buschauffør bragte ham vidt omkring i Europa. En kæmpesamling af billeder i album og diapositiver i kasser fortæller om de mange lange rejser igennem 28 lande, og Poul kan fortælle mange anekdoter om sine oplevelser. Han er en beskeden mand, men jeg fik dog lov til at se hans scrapbog med de tusindvis af lovord fra glade ferierejsende, der havde nydt godt af hans gode kørsel og store omsorg for såvel dem som hans store busser. - Navnet Pudse-Poul fik han for mange år siden, fordi hans busser altid var velpudsede. På de lange ture stod han tidligt op, og mens gæsterne spiste morgenmad, pudsede Poul busserne, så man altid var standsmæssig kørende.

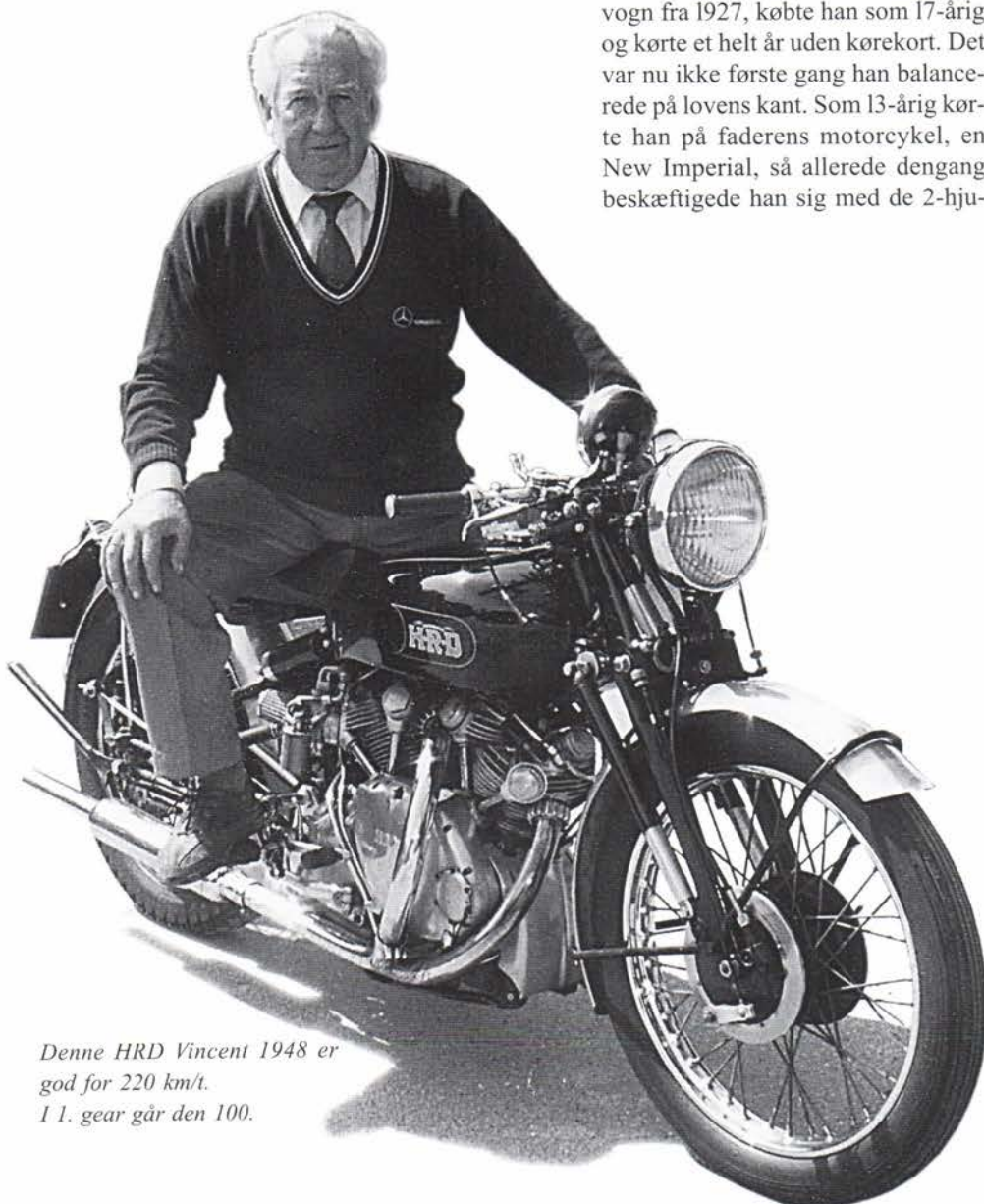
Sin første bil, en Chevrolet kassevogn fra 1927, købte han som 17-årig og kørte et helt år uden kørekort. Det var nu ikke første gang han balancerede på lovens kant. Som 13-årig kørte han på faderens motorcykel, en New Imperial, så allerede dengang beskæftigede han sig med de 2-hju-

Han stoppede sin buskørsel i 1992 som 70-årig. Nu kører han privat i Mercedes, men har dog foruden de 15 mc den flotte Buick 1929, vi omtalte i VT nr. 250 fra april 1997, og en lige så flot Chevrolet Touring 1927.

Han har kørt 19 Skagensløb, startende i 1973, og været medlem af DVM siden 1971 og DVK knap så længe. Vi ser ham ofte i Kværkeby.

I sin hyggelige „hule“ i kælderen i sit og Jyttes dejlige hus har han, foruden mange præmier, fortjenstmærker og armbind fra FDM for god kørsel, også en kæmpesamling (over 500) af ølglas og fulde flasker med bl.a. ca. 132 whisky-fabrikater, godt bevogtet af en velvoksen og alvorlig rottweiler - til orientering for folk med gode ideer.

Nu lever han stille og fredeligt derhjemme og leger lidt på værkstedet/garagerne. - Men han pudser stadig.



*Denne HRD Vincent 1948 er god for 220 km/t.
I 1. gear går den 100.*



Den smukke Buick før den fik den rigtige nr. plade.



Victoria med sidevogn. Den ene garage er dekoreret med rally-skilte. I baggrunden en Harley, også med sidevogn.



Buick'en, nu med ny gammel nr. plade.



Han kørte for Max J. Madsen i 21 år. Derefter Lyngby Turistfart. Det blev til 4 mill. km.



Et udsnit af flaske- og glassamlingen.

læserbrev.....

GORM BANG OLSEN BØR NOK GRIBE I EGEN BARM

Det var dog et skrækkeligt tøsesurt opstød Gorm Bang Olsen (GBO) kom med i sidste nr. af Veteran Tidende, omkring det netop kørte Copenhagen Classic Car Cup (CCCC).

GBO får nærmest CCCC til at fremstå som en „gave“ til „folket“, som det ikke ville tage imod.

Men så enkelt kan den svage interesse omkring CCCC ikke forklares, det er nemlig efter min opfattelse helt andre påvirkninger eller mangel derpå, der er den egentlige årsag. Sagen er den, at i sin iver for at gøre CCCC til noget særligt, og det var det rent sportsligt og bilmæssigt med mange fine kuriositeter, forsømte den PR mæssige del af CCCC at følge op på det oplæg (pressemøde) man så flot lagde ud med i slutningen af maj måned.

Til og med frem til selve løbsdagen var det sparsomt med materiale fra CCCC, det man mest af alt hørte var, at billetter til løbet kun kunne købes relativt få steder og det blev antydet, at de var eftertragtede.

Her ligger den store fejl, at man havde fået et budskab ud om de vanskeligheder der kunne være omkring billetkøbet. Det havde klart været bedre, hvis det modsatte havde været tilfældet. Mange mennesker kan af natur først bestemme sig om, hvad man vil en søndag i sidste øjeblik, men har man så det på ryggraden, at der var noget med, at billetterne var attraktive, så tør publikum ikke tage nogen chance med f.eks. at stille op ved indgangen, for intet budskab var klart gået ud om, at det kunne lade sig gøre.

Men uanset hvad, så skal der fra min side ikke herske tvivl om min forståelse for det store arbejde der var lagt i CCCC, det var flot og professionelt og sikkerhedsmæssigt var det nærmest i top, så gå bare til den igen, men få budskabet bedre ud til „folket“ så vil de også tage bedre mod „gaven“, sagt med et ordvalg, som Gorm Bang Olsen må kende.

Per Egelund

Svar til Per Egelund

Tak for dit læserbrev med en ganske udmærket analyse af mulige årsager til den svage publikumsinteresse for CCCC. Jeg er meget enig i dine betragtninger, og jeg håber, du har ret, for ellers ville det være fuldstændigt håbløst at tænke på en efterfølger igen i år 2000.

Venlig hilsen Gorm

Det kan jeg godt anbefale

I forbindelse med besøg i København i anledning af Copenhagen Classic Car Cup 98 havde jeg lejlighed til at deltage i klubmødet den 3. sept. på Nivågård.

Det kan jeg godt anbefale andre medlemmer at gøre, hvis I alligevel er i hovedstaden. Jeg fik en meget fin modtagelse, allerede da jeg parkerede og spurgte en af de „stedkendte“ om jeg kunne parkere her. -Ja selvfølgelig du kommer jo helt ovre fra Jylland, det kan jeg høre.-

Også i min søgen efter oplysninger om min Ford Y 34, som jeg netop har fået indregistreret efter 3 års restaureringsarbejde, Ø 652 gl. vanteplade. Niels Jonassen og Dorthe var uhyre hjælpsomme med at tage kopier og finde oplysninger. Tak for det.

Erik Mathiasen

FRA MEDLEMMERNES FOTOARKIV



Stemmingsbilleder fra Storebæltsbroens åbning.

Billederne af disse to smukke Buick'er er taget samtidigt, nemlig af Tom Jensen i den gule, der kommer fra Fynsiden og tilhører Christian Zouaïm, Horsens. Det andet er taget fra den mørke bil på vej mod Fyn og som tilhører Jørgen Steen Nielsen fra Køge.



To DKW'er mødtes tilfældigt i Vrads. De tog sig godt ud i det smukke sensommervej.
Foto: Jens Heldgård.



Stjerneløbet

Stjerneløbet var en ouverture til CCCC løbet om søndagen foran Christiansborg.

Jeg havde tilmeldt mig til start foran Dragør Badehotel og modtog i god tid mine instrukser om mødested og mødetid, og da det var en sjælden sommerdag i dette år havde vi en hyggelig ventetid inden vor politieskorte ankom i form af 3 motorcykler.

Vi blev arrangeret i aldersrækkefølge, og da de ca. 25 biler var klar startede kolonnen.

Det var en sjov oplevelse (for mig første gang) at køre med eskorte over røde lys, og i det hele taget føre sig frem som kongelig gadeejer.

Efter en nem indkørsel til Københavns Rådhusplads blev vi kørt op i rækker og der blev udleveret papplader til at lægge under bilen.

Der var virkelig mange tilskuere hvoraf mange var turister som nød det dejlige vejr og alle de spændende biler, som kom fra de mange startsteder rundt omkring hovedstaden.

Jeg er sikker på at de rejser hjem med en meget positivt indtryk af København som en levende by.

Klokken 3 kom der et udvalg af racerbilerne der skulle køre næste dag, og ledsaget af Niels Jonassens kompetente kommentarer fik alle en rigtig god oplevelse.

Det var en dejlig og velorganiseret dag, som jeg håber mine billeder vidner om.

Hans Geschwendtner



Ringkøblingløbet 1998



Familien Nielsen fra Bedsted Thy fulgte opfordringen til at klæde sig efter bilens årgang. Men trods Cadillac'ens årg. 1925 har der tilsyneladende hersket en smule uenighed, om det skulle være festdragt, balfaldere eller sportsdress.

Af CARL J. BUUS

Der var optræk til drama i årets Ringkøblingløb, der som vanligt blev kørt den sidste lørdag i juli. Hovedpersonen var Regnars kedelige Kadett, der mod al sædvane strejkede og udgik med en sprængt toppakning. Det betød, at Regnar måtte gennemføre i en lånt Saab 93. Hans plads blev dog rigeligt udfyldt af Svend med den triste Tatra.

Men bortset fra et par mindre problemer med benzin, en afsvedet kobling og et par andre svært forudsigelige defekter, gennemførte det store

felt på 160 køretøjer på en af sommerens sjældne solskinsdage. Flere tusinde tilskuere var mødt op i Ringkøbing og på flere af rutens centrale punkter, som pr-folkene med stor effektivitet havde fået publiceret i adskillige dagblade.

Alle klassikere og veteraner har en eller anden god historie. Det gælder ikke mindst Georg Christiansens Packard Touring 1924, et syv persons luksuskøretøj, der har haft en mærkelig skæbne.

De tidligere ejere i USA var dansk/amerikanere og kom på besøg i det gamle land medbringende Pack-

ard'en og en Cadillac. Men opholdet endte tragisk, idet de med Cadillac'en blev involveret i en trafikulykke og blev dræbt. Packard'en blev i Danmark og blev brugt i flere år, men endte sørgeligt som arbejdsvogn for en murer med transport af sten og cement.

Den nuværende ejer fandt vraget i 1959 i København og reddede den ikke alene fra undergang, men fik derudover et overordentligt fornemt køretøj ud af den. Også den lod sig se i Ringkøbing, omend kun for en kort bemærkning.

Svend Carstensen viser gerne den gamle Tatra type 12 årg. 1930 med alle dens finurligheder frem. Den er helt urestaureret, fuldstændig original og ret enestående i dansk veteransammenhæng.

Lars Hugo Kristiansen fra Sydals demonstrerer BSA fabrikens omsorg for kunder i 1938, hvor man anbragte et veritabelt mekanikerværksted under motorhjelm. Selv en skruestik er der fundet plads til. Bilen er af typen BSA Scout Four Seater Roadster.





Svends triste Tatra

Heldigvis har ikke alle historier en så trist baggrund. En af løbets debutanter, civilingeniør Svend Carstensen, København, er bidt af en gal Tatra. Til daglig kører han i en nyere Tatra 613 fra 1989, og som om det ikke var nok, har han anskaffet sig en til, men unægtelig af en lidt ældre konstruktion.

Mange kender sandsynligvis den tjekkiske bilkonstruktør Hans Ledwinka, om ikke andet, så for hans forbindelser med Ferdinand Porsche. Ledwinka er ubrydeligt knyttet til navnet Tatra, og i 1930 kom Type 12, der skulle blive en af Ledwinkas første boksermodeller med adskillige lighedspunkter med Porsches frembringelser. Der blev ialt bygget 25.000 Type 12, men kun ganske få eksisterer i dag.

Også Svends Tatra har en usædvanlig historie. I præcis 60 år kørte den i Tjekkoslovakiet, hvor den var blevet fremstillet på fabrikken i Koprivnice. Den første ejer, der boede i Prag, efterlod den til sin søn, der brugte den næsten dagligt til 1990. Senere var den en tur over Holland, hvor ejeren for et lille år siden ud-

bød den til salg. Svend købte.

Ud over den sjældne teknik med to-cyl. luftkølet boksermotor, baghjulsophæng med pendulaksler og meget andet finurligt, udmærker den sig ved aldrig at have været restaureret. Den har i dag den patina, som mange års brug har givet den. Måske er den blevet malet, men har det helt originale interiør, urestaureret maskine og transmission. Det hele dog i så god stand, at myndighederne uden betænkning bød den velkommen på danske plader.

„Og den skal ikke forskønnes“, siger Svend Carstensen. „Efter min mening vil en restaurering ødelægge originaliteten. Som en af de få, der har overlevet, fortjener den en bedre skæbne“.

Fest og farver

Trods løbsledelsens opfordringer til at klæde sig i harmoni med køretøjerne og deres tidsperiode, er det gået lidt trent med at få deltagerne til at finde de festlige rober frem. I år havde højst en tredjedel fulgt opfordringen.

En af dem var vicepolitikommissær Bent Fuglsang, der til daglig er vagthavende på Fredericia Politistation. Han er også medlem af Politihistorisk Selskab og havde i dagens anledning iført sig korrekt uniform og tilbehør fra sidst i fyrreerne - blyant og notesblok. Som færdselsbetjent på en Nimbus 1948 med dens sparsomme tilbehør og beherskede tophastighed.

„Men hvad. Det gik jo alligevel for vore kolleger den gang. De biler, man jagtede, var jo heller ikke hurtigløbere, så det kunne gå lige op“, sagde Bent Fuglsang, der undervejs fik følgeskab af en nutidig kollega, politiassistent Kurt Hagelskjær på BMW K 1100, der har fire-fem gange så stor effekt, men som alligevel kan få problemer med at hente de hurtigste køretøjer. Det bliver der dog næppe brug for i Ringkøbingløbet, hvor farten sjældent kommer over 60

Selv om en Ford T Touring 1914 er høj, fylder den ikke meget under Tvindskolernes 54 meter høje vindmølle.



km/t. For enkelte bliver nålen på nul. Det skete sidste år for Georg Christiansen, der måtte lide den tort, at hans Rolls - har man nu hørt mage - strejkede ved startsnoren. I år skulle der så tages revancer med den dansk/amerikanske Packard - og så gik koblingen.

BSA på fire hjul

En BSA er en motorcykel, punktum. Lige indtil man bliver overbevist om undtagelsen. Og den var Lars Hugo Kristiansen fra Sydals kørende i. Et uhyre flot restaureret eksemplar, en Scout Cabriolet Front Wheel Four Seater årg. 1939. Men enten må fabrikken have været dyb mistillid til sit produkt, eller også har den haft stor tillid til køberne. I hvert fald er der indbygget et mindre mekanikerværksted med alt til faget hørende i torpedoen under motorhjelm. Om det så er en skruestik, har man fundet plads til den. Alligevel kiksede benzintilførslen, og hverken skruestik eller allehånde nøgler og tænger hjalp den mindste smule.

Men Lars er en ægte alsing og lader sig ikke slå ud: „Hvad betyder den smule. Som sædvanlig har vi haft en fantastisk dag i Ringkøbingløbet, og selv om BSA'en strejker, skal jeg nok få makket så længe med den, at den også ruller hjem til Als“. Det fik han, og mon ikke ekvipagen lader sig se i Ringkøbingløb nr. 31, der næste år også køres den sidste lørdag i juli.

To betjente med samme funktion og udrustet til samme opgaver - blot med 50 år imellem.

Tv. vicepolitikommissær Bent Fuglsang på Politiets Nimbus 1948 og politiassistent Kurt Hagelskjær fra Rigspolitiets færdselsafdeling på sin BMW K 1100.



På bustur til byernes by, med fynboer og andet godtfolk



Vi var 9 sjællændere, et par jyder og resten fynboer, alle joviale folk, så resten siger sig selv. Men lad mig begynde med begyndelsen.

Busturen startede for os sjællændere allerede i Nyborg, hvor vores rejseleder René Dalager samt bussens chauffør Leif, samlede os op på stationen, flinke fyre, for busrejsen skulle egentlig først starte på Odense banegårds busplads, hvor resten af rejseselskabet stod på og turen tog sin begyndelse. Så kom der en film i maskinen, som viste sig at handle om åbningen af Storebæltsbroen, som var lavet af TENvideo Odense, hvilket bringer mig til næste punkt på

den begyndende aften. Samme firma havde lavet et program for turen, der også var udformet som en lodseddel, hvor to hele flasker cognac blev stillet på højkant.

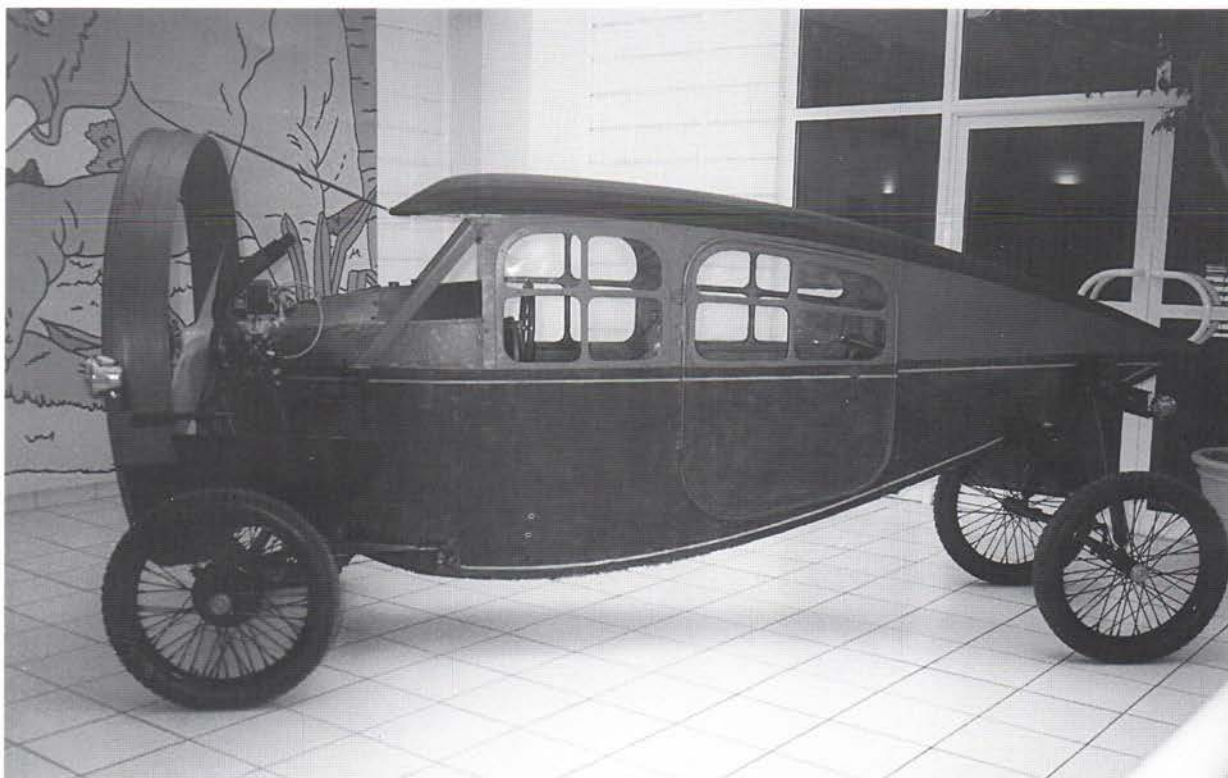
Jeg spørger mig selv; „Hvor får de fynboer dog det humør fra“, alle var friske og veloplagte, og det var næsten som om at det fynske lød som sang, der først forstummede lige efter grænsen, hvor alle for ind i det store supermarked for at tanke op til turen, også undertegnede.

Så var det underholdningens tur, der kom en James Bond film i maskinen og da den var færdig blev der holdt pause i det nordtyske så den medbragte natmad kunne nydes uden-

dørs. Chaufførerne René og Leif byttede plads og vel tilbage i bussen fortsattes turen mod byernes by.

Herefter blev der nogenlunde roligt i bussen, bortset fra et par herrer der snorkede temmelig højt, både min sidemand Fritz Knudsen og jeg blev flere gange vækket ved lyden, men faldt heldigvis hurtigt i søvn igen. I en af de få pauser der var i søvnen, forekommer det mig at vi var kørt forkert, men det var nok drøm, for da jeg vågnede lørdag morgen var vi i Frankrig og der var lagt an til landing, så vi kunne få vasket søvnen ud af øjnene og få en kaffetår. Her vil jeg gerne sige tak til Renés kone for morgenmad, en storslået gestus





at sørge for at vi fik et ordentligt morgenmåltid, så vi havde lidt til at stå dagen imod med. Her er en streng ordre til René personlig; „Husk lige at sige tak for morgenmad til din frue“ og det er fra hele bussen!

Efter at have passeret den store pariser VM fodboldstadion i udkanten af byen var vi fremme. Nu kunne vejen til CIA som museet hedder, findes, dette skete ved fleres hjælp.

Her havde René aftalt pr. fax at vi ville ankomme ca. kl. 10, men på døren stod at der først var åbent kl. 14 (officiel åbningstid 9-18). Men skidt med det for mange af os fandt på noget i den mellemliggende tid, jeg gik selv på bar, så tiden var vel udnyttet.

Klokken 14 mødte de fleste op, men først 15 minutter senere dukkede personalet op, og ind kom vi.

I forhallen var der en fantastisk bil udstillet og ved indgangen til et egentlige museum stod henslængt 3 stk. Citroën 2 CV prototype. Resten af museet skal ses det er utroligt svært at vælge hvad der skal fortælles om men se billederne, de siger det meste. Her er repræsenteret nogle af de fineste bilkonstruktioner Frankrig har mestret, Dalage, Delahaye. Renault, Panhard & Levassor, Facel,

Bugatti, De Dion-Bouton, Lombard, Mathis, Salmson, Voisin og mange flere. Men der var noget der undrede, der var huller i samlingen, der manglede nogle af bilerne og der var udenlandske biler i et af rummene. Det viste sig, at der var en årsag til at der først blev åbnet kl. 14,15. Det var fordi der dagen efter skulle være en stor parade af veteran automobiler på Champs Elysées om søndagen, dagen efter vores besøg. Så en del af de biler, der normalt står i udstillingen i museet, var taget ud til deltagelse i denne parade, i forbindelse med åbningen af den store automobiludstilling i Paris. Det var derfor at der først blev åbnet senere på denne dag. Lad det være sagt med det samme at det er umagen værd at se dette museum, hvis din vej falder forbi Paris.

Efter museet var der frit program til midnat, hvor hjemkørslen skulle starte.

Vi gjorde vært uden regning, for da vi kom tilbage til bussen, viste det sig at der havde været indbrud i vores køretøj medens Leif og René var henne og spise et stød i nærheden. En del af de stjålne effekter blev fundet i et anlæg i nærheden, men der manglede dog et par pas og tegnebø-

ger, betalingskort, lidt drikkevarer og nogle andre effekter. Derfor blev det nødvendigt at komme en tur omkring politistationen for at anmelde det stjålne. Politiet havde været hurtigt, det viste sig at nogle af tyveknegtene var anholdt og yderligere nogle af effekterne var tilstede. Men der manglede stadig nogle pas og betalingsmidler. Vi kom dog endelig afsted ved 2-tiden og tilbage er blot at sige at morgenmaden blev indtaget på en motorvejsrestaurant, for dyrt i forhold til kvaliteten. Nej må jeg så bede om fru Dalagers morgenmad! Resten af turen gik hurtigt og hen på eftermiddagen var vi tilbage på Fyn, så alle kunne komme hver til sit.

Til slut er der blot at sige at vores to chauffører blev behørigt hyldet for dåden, det må have været hårdt at køre den lange tur. Nå men det er en trøst at vide at både Fritz og jeg har givet vores bidrag til at holde dem vågne!

Tak til René og Leif

*Venlig hilsen til resten af mine
medrejsende,
Claus Neble.*



FORD T CENTER DOOR 1922

Foto: Egon Neesgaard.

Efter min første veteranbil, som var en Ford A, blev jeg tilbudt en Ford T Touring og syntes det lød spændende med det specielle gearsystem, hvor man skifter gear med pedalerne, så nu skulle jeg næsten til at lære at køre bil igen.

Da jeg senere fik set og læst om en Ford T Center Door og fundet ud af, at der ikke kørte mange af den T model, brugte jeg 5 år på at se efter sådan en.

Denne kom til Sjælland fra Vodskov i Jylland, hvor den havde holdt stille i 28 år, efter den for 76 år siden blev solgt som ny af Fordforhandler Chr. Bukkehave, Svendborg til en kreaturhandler Adolf Christiansen, Langeland.

Bilen er nu restaureret og „tøffer“ rundt ved Næstved og passer godt ind i omgivelserne ved Herlufsholm Kostskole.

I kabinen er der blondegardiner og vaser med blomster i vand, for så-

dan gjorde man i tyverne, da det indvendige af en bil gerne måtte ligne en dagligstue.

Egerne, som er asketræ, er aldrig blevet udskiftet, så de er bevarede i 76 år.

Det sjove med en „ren dansker“ er også, at jeg har de originale papirer med stempel fra Toldvæsenet i Svendborg 1922.

Da en Center Door med dør i midten og oval bagrude var meget høj, blev den også kaldt HGF (Høj gammel Ford).

Udstigning kan kun foretages til højre side, Henry Ford var forsigtig, så man ikke stod ud i færdselen, man kunne jo blive kørt over af en hestevogn.

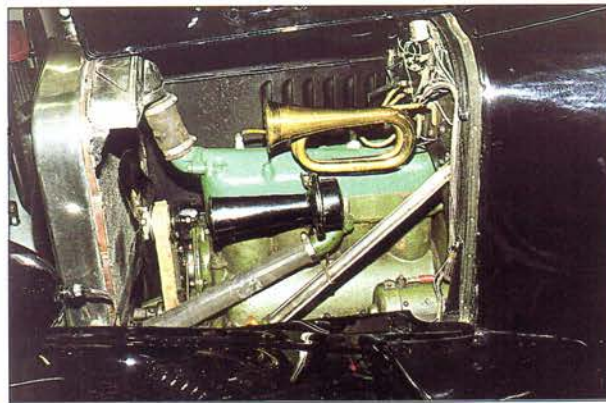
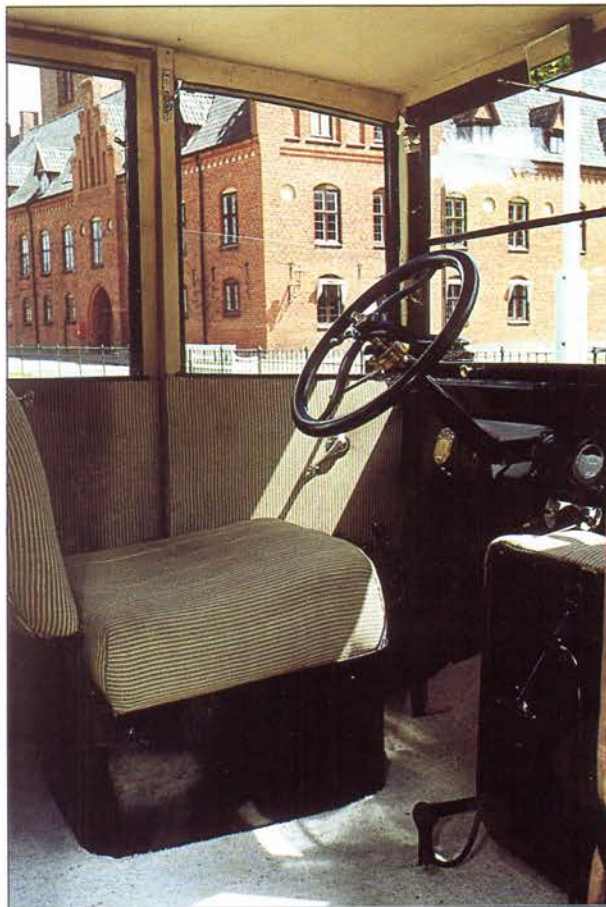
Henry Ford sagde også, det er lige meget hvad farve den har, bare den er sort.

Bilen er utrolig sjov og spændende at køre med, og den store forskel, der er på en dagligdags bil gør det sjovt at køre veteranbil.

Hans Jensen, Fensmarkvej 36
4700 Næstved, tlf. 55723738



Da bilen blev afhentet og trukket ud af en staldbygning hvor den har stået i 28 år.



Den første Ford T blev fremstillet i 1908 i Detroit, USA. Produktionen sluttede først i 1927, efter at 15 millioner Ford T'er var løbet af samlebåndet.

Ford T blev konstrueret af Henry Ford og danskeren Charles Sørensen. Disse 2 mand fik også idéen til samlebåndet. Derfor blev Ford T verdens første masseproducerede folkevogn, som mennesker med normale lønninger kunne købe billigt. Ford T'en satte fart i tingene både i arbejde og fritid.

Ford T har haft stor betydning for hele den civiliserede og industrialiserede verden. Den er en del af vor kulturhistorie.

Ford T's konstruktion er enkel og genial. Materialerne er af fremragende kvalitet. Ford fabrikkerne var de første, der anvendte Vanadium stål i karrosseriplader og støbegods.

Ford T har en 4 cyl. sideventilet rækkemotor på 2980 cm³ med 95 mm boring og 101 mm slaglængde, der udvikler 20 hk ved 1600 omd./min. Tændingsanlæg med batteri/svinghjulsmagnet til 4 induktionsspoler. Planetgearkasse med 2 fremadgående gear, 1 baggear og kardanbremse der alle er fodbetjente. Håndbetjent gas (speeder) og tænding på ratstammen.

Nyere biler har fået masser af raffinementer, luksus og komfort, men Ford T opfylder stadig i al sin enkelhed og ægthed menneskers elementære kørselsbehov.

Ford T'en er enkel, genial, robust, uopslidelig og prisbillig.



„Folkevognen - på hjul med friheden“



Industrimuseet i Horsens, der er Danmarks eneste museum for arbejder-, håndværker- og industri-kultur, fortæller historien om „asfaltbølen“ og den frihed bilen gav danskerne med en udstilling der har fået titlen: „Folkevognen - på hjul med friheden“

På udstillingen præsenteres en række unikke biler af mærket VW. Der vises ialt 20 biler på udstillingen fra verdens ældste - 3803 - til den helt nye Beetle, som knap nok er ankommet til Europa. Ind imellem vises en

række modeller, hvoraf flere aldrig tidligere har været vist i Norden som: en engelsk fremstillet udgave fra 1945, en Folkevognstaxa med fire døre, en håndbygget Rometsch cabriolet fra 1956, en Folkevognsbus fra 1953, mens andre stadig kan ses på vejene.

Verdens ældste folkevogn på udstilling i Horsens

Verdens ældste folkevogn med årstallet 1938 på dåbsattesten er et af klenodierne. Til daglig står det 60 år gamle køretøj på de tyske Folkevogns-fabrikkers eget museum i Wolfsburg. Kun yderst sjældent får bilen lov

til at forlade Tyskland. Men da lederen af Stiftung Automuseum Volkswagen, dr. Bernd Wiersch, havde besøgt Horsens Industrimuseum, kom en af de eftertragtede tilladelser på bordet.

Udstillingen blev åbnet den 12. oktober af kulturminister Elsebeth Gerner Nielsen og slutter den 15. januar 1999. Udstillingen rummer hele to jubilæer. Først og fremmest at det i år er 60 år siden Volkswagen-fabrikkerne fremstillede den første folkevogn, og dernæst at de første af bilerne blev importeret til Danmark for 50 år siden, nemlig i 1948. Museet, Gasvej 17-19, har åbent alle ugens dage fra kl. 11.00 til 16.00, undtagen mandag.



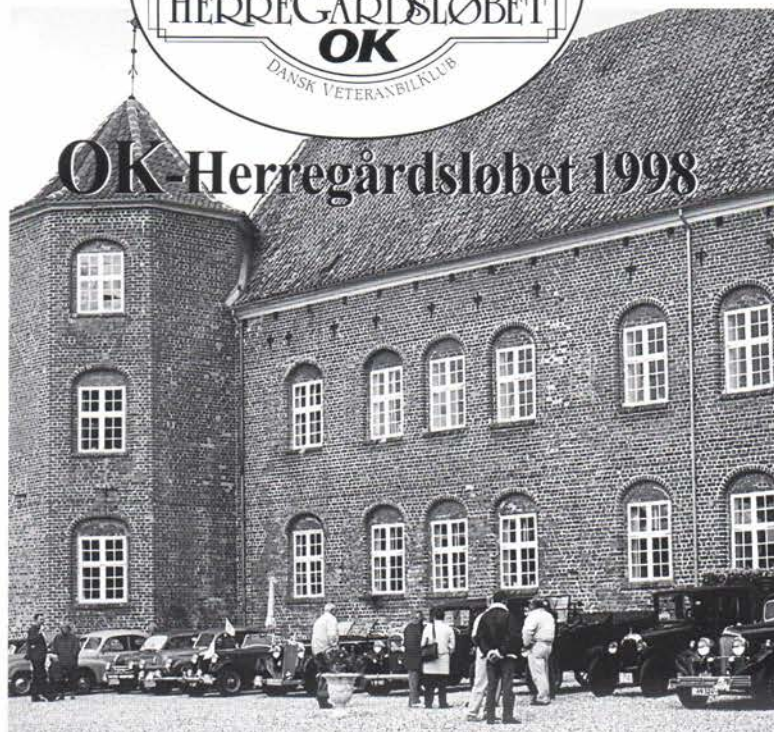
„En glad dag ved stranden“. Den åbne VW i sit rette element. Luft, sol og sand og den lille slider, der ubesværet bragte familien på udflugt og ud til oplevelserne. Ca. 1955.

„Som far, så søn“. Ung museumsinspektør lænet op ad familiens trofaste 1963 VW, farve antrasit, fotoet er fra Vejers Strand, 1963.





OK-Herregårdsløbet 1998



Der tankes benzin hos OK.

Tv. Opstillede vogne ved Rugård.



Tom sender køretjerne afsted iført kjole og høj hat. Her Niels Moselund fra Viborg i Ford T 1923.



Tom og Hanne, „i stiveste puds“ overrækker gaver og blomster til godsejer Peter Collet og frue.

Årets OK-Herregårdsløb startede ved OK tankanlægget i Grenå i det fineste solskinsvejr. Tom og Hanne havde inviteret deltagerne til at komme i tidstypisk påklædning og de gik selv i spidsen med flotte eksempler. Trods lidt problemer med at finde gennem Grenå by havnede vi alle på Katholm Gods, hvor godsejer Peter Collet var vært med et glas vin og fortalte om godsets historie. Fra Katholm gik turen gennem skove til Hoved Kro, hvor vi fik serveret en dejlig frokost og hvor der var præmieuddeling til dem der havde været dygtige til at svare på de listige spørgsmål, der havde været undervejs. Derefter gik turen til Rugård, hvor inspektøren præsenterede går-

den, idet godsejeren var på rejse. Der udspandt sig en morsom lille detalje under besøget idet godsejeren svigermor, der er en ældre dame, bor på slottet. Hun var ikke underrettet om besøget og sov til middag da vi kom. Da hun vågnede og så ud af vinduet troede hun ikke sine egne øjne. Hun er meget vital og gik rundt og snakkede med deltagerne og sagde at det havde været en skøn oplevelse for hende.

Begge de besøgte herregårde er bygget omkring 1580'erne, og har derfor en del fælles træk.

Turen sluttede i Ebeltoft, hvor OK sponsorerede benzin og olie til alle deltagere. Det var en dejlig tur - tak til Tom og Hanne.

Ninna og Poul Suhr



Afslutning i Ebeltoft, hvert køretøj fik udleveret flag med løbets logo.



100 års bilproduktion i Eisenach



Eisenach i Thüringen en smuk by omgivet af flot naturområde. Et besøg værd. Wartburg ligger på toppen af byen.

I 1896 grundlagde et konsortium af banker og en hr. geheimeråd H. Ehrhardt, som blandt andet havde patent på en proptrækker, „Fahrzeugfabrik Eisenach“ A/S. Navnet „Wartburg“ som bilerne blev kaldt, er kendt af de fleste, men der er næppe nogen der har set nogen af den tids biler. I 1900 startede 4 Wartburger med luftkølede motorer et langdistanceløb Salzburg-Wien og vandt. Der eksperimenteredes også med elektriske biler, hvilket blev opgivet af samme årsag som i år 1999, for stor vægt og omkostning i forhold til udbytte. En Wartburg fra 1903 kan let forveksles med en Renault fra samme tid. En beskeden personbilproduktion og ledelsesproblemer førte til en del omrokeringer og hr. geheimeråd Ehrhardt trådte ud af bestyrelsen. Under et af disse givetvis spændende bestyrelsesmøder besluttede man at satse på en ny konstruktion og et nyt fængende navn. Et af bestyrelsesmedlemmerne sluttede sit indlæg med ordet „DIXI“ (afledt af latin „dicere“ /jeg har talt). Så i 1904 vistes på Frankfurter bilmessen et helt nyt konstrueret køretøj kaldet DIXI. Bilen kunne på grund af byg-

geklodssystemet leveres i mange forskellige karrosserievariationer. De to ledende ingeniører hed hr. Seck og hr. Trumen, derfor blev seriebetegnelsen Dixi S 14 eller Dixi T 25 så man var klar over hvis konstruktion

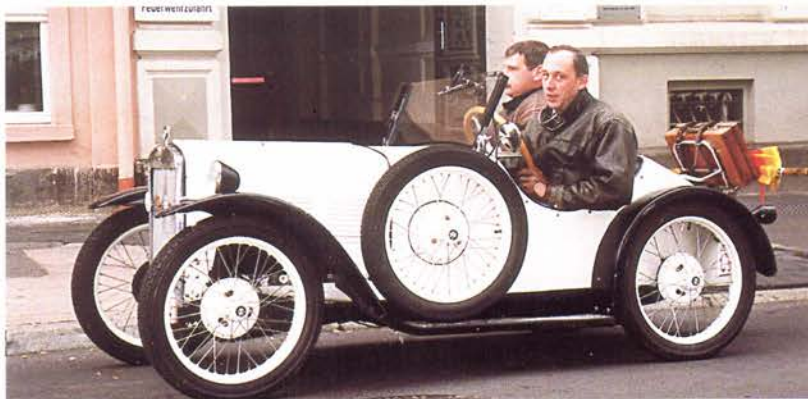
man kørte. Indtil nu leveredes de fleste biler med to cylindrede motorer, men efter 1905 blev det til flere 4-cylinder motorer fra 1.2 til 5.0 liter og 7 til 40 hk fra og med 1-2 eller 4 cylindre.





En stor del af fabrikken fremstillede i denne tid selvfølgelig også krigsmateriel, fra minekastere, lavetter til lastbiler. Resultatet er kendt.

Vi holder os til bilhistorien og indtil 1921 var firmaets varemærke et vognhjul. Men ved udstillingen i Leipzig præsenterede man centauren, et fabeldyr halvt mand, halvt hest som symbol på kraft og intelligens som det fremtidige varemærke. I 1926 ophævedes importforbuddet i Tyskland, og franske og amerikanske biler solgtes på grund af den effektive masse-båndfabrikation til priser som Eisenacherne ikke kunne konkurrere med. Man søgte nye veje og besluttede at satse på en lille vogn. I 1927 kom en hr. Johnson som bl. andet har bygget fabriksanlæg i Cork, København, Antwerpen og Paris og styrede installationen af fabriksanlægget til produktion af Austin Seven på licens. De første 100 Dixi'er blev kørt fra England og modificeret til det tyske marked. Det første år, 1928, solgtes 6743 biler og det hele ville være så godt hvis man ikke hørte sammen med Gothaer togvognfabrik som tærede på likviderne. Kort fortalt, Dixi fabrikken i Eisenach solgtes den 12. februar 1929 til Bayerische Motoren Werke A/G. BMW skyndte sig at komme med nogle forbedringer på Dixi'en, større sporvidde, større dæk, og det bedste, en fodbremse, som virkede på alle 4 hjul. Så man tør sige den første BMW bil, typebetegnelse DA 1, er et barn af huset Dixi. BMW udviklede biler med rasende fart, alt fra trehjulede ladvogne til cabriomodeler. 1933 kom den nye generation, type 303 med 6 cylindre og nyrefront. Den følges af modellerne 309 / 315 / 319 / 326 / 327 / 328 / 335. BMW 328 var en af den tids mest velkørende sportsvogne med masser af sejre på Europas racerbaner. Så skriver vi 1939 og begynder igen at bygge lavetter, kanoner og flymotorer. Bemærkelsesværdig i denne ulykkelige tid er produktionen af en motorcykel. „BMW R 75“ med træk på både baghjul og sidevognshjul, syv fremadgående og to baggear. Produktionstal 16.500, så venner, der må findes et billigt eksemplar mellem Si-



BMW Dixi 29



BMW Dixi 1930. Bemærk den begyndende lighed med 327-28.



Gebr. Ihle karrosseri. BMW-Dixi.



birien og Sahara. I 1944 betaltes prisen, amerikanerne bombede fabrikken til atomer.

Produktionen skiftede karakter!

	1945	1946
suppeøser	50.987	102.299
spiseske	79.469	58.982
blikkskål	67.189	88.877 o.s.v.

De første køretøjer der forlod fabrikken var trækvogne til folket.

Fremtidens politiske grænser lagdes fast og SMAD (Sovjetische Militär Administration Deutschland) var nu herre i huset. Hos russerne kørte mange Opel Kadetter, derfor krævede de en del af produktionen afsat til Opel Kadett reservedels fremstilling. Tyskland var nu delt i besættelses-zoner, hvilket ikke gjorde det nemmere at få dele til bilfremstilling i østzonen. BMW 312 var udstyret med Solex karburatorer. Solex lå i Vest-Berlin. Handelen med Solex foregik i nattens mulm og mørke uden papir og kun mod kontant betaling, en uholdbar situation. Så i 1946 grundlagdes SAG (Sovjetische Aktien Gesellschaft) „Autowelo“. Derefter foregik handelen med dele i vest efter mere normalt mønster. BMW 321 sendtes på togvogn til Moskva, beklageligvis blev der skudt på bilerne, når de blev kørt gennem Polen! Så man pakkede bilerne i træ-

kasser. Tiden går og 1949 udråbtes DDR og i 1952 skifter BMW Eisenach navn og ejer.

Den nye betegnelse er:

„VEB IFA - Automobilfabrik - EMW Eisenach“ (Volkseigener Betrieb - Industrierverband Fahrzeugbau).

Kort, nemt og let at huske, enhver reklamemands drøm. BMW-mærket sættes dog stadigvæk på bilerne indtil BMW stopper festen ved trusler om konfiskering af køretøjerne som solgtes til vesten. Forbud mod at anvende det blå - hvide BMW mærke, symbol på en flypropel i de bayerske nationalfarver. DDR ændrer mærket til en firetakket stjerne med rød-hvide felter. Mercedes klager over ligheden med deres stjerne! Kort sagt, det gjaldt tilsynladende om at leve op til den tids kolde krig og genere østlige firmaer så meget som mulig. Biltype IFA F9 model DKW totakter solgtes med stor succes, indtil Auto Union protesterede og stoppede salget udenfor østzonen.

Derfor var man nødt til at satse på en ny konstruktion, som præsenteredes første gang den 20. oktober 1954. Typebetegnelse „Wartburg 311“.

Der findes en anden version af historien.

Ingeniørerne fra Eisenach syntes det var knald i låget at fortsætte udvik-

lingen af en bil som tiden var løbet fra, derfor udviklede de Wartburg. Bilen kørtes i nattens ly til Berlin for at blive præsenteret for SED (Socialistische Einheitspartei Deutschlands). Ministeren var uheldigvis ikke tilstede. Til gengæld fik den ledende ingeniør en bøde på 5000.-- mark for en usocialistisk arbejdsindsats og desuden en enkeltbillet til Eisenach. En uge senere modtog vor mand en orden og en belønning på ? rigtig gættet 5000.-- mark. Jeg har fået historien fra førstemanden personlig. Som fabrikkens udviklingsfolk sagde: Vi har arbejdet hele livet for papirkurven!

Det skortede ellers ikke på visioner, som dog måtte fremvises og godkendes af SED pamperne i Berlin. Udviklingen blev adskillige gange stoppet med følgende kommentar: Dette er et usocialistisk snobistisk design og ikke en arbejder- og bondestat værdigt!!!!

Værsgo og vær nyskabende.

Ikke desto mindre viste Wartburg sin familiære røgfane i hele Europa frem til 1988, hvor man kapitulerede og monterede VW 4 cylinder 1200 cc motorer.

Opløsningen af DDR i 1990 var samtidig også svanesangen for Eisenacher Motorwerke. Historien slutter den 6. maj 1991 med likvidering af Eisenacher Motorwerke.

Byen Eisenach er et besøg værd! Både Wartburg (slottet!) hvor Martin Luther skrev sine reformatoriske afhandlinger, byens bindingsværkhuse, landskabet og maden kan varmt anbefales.

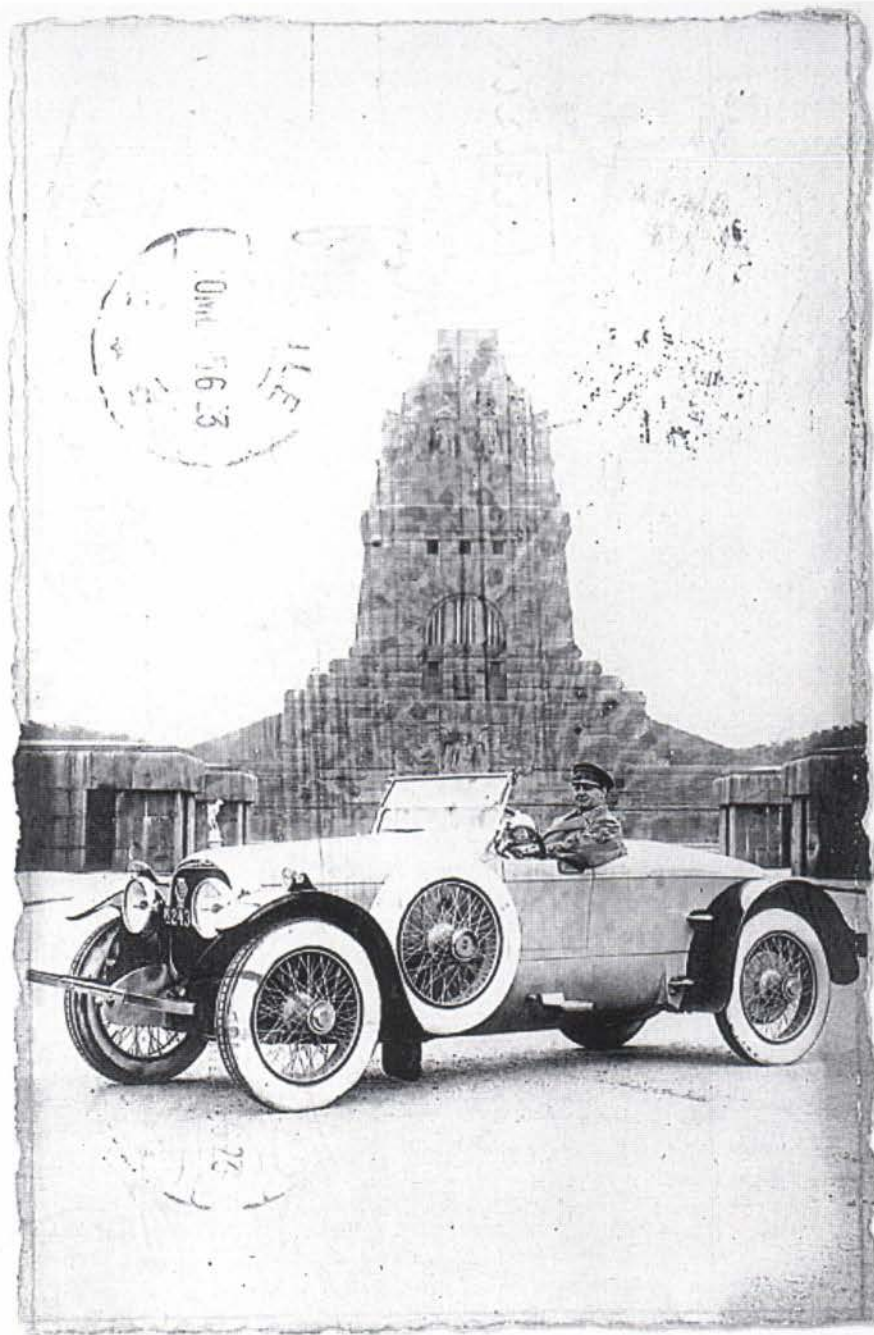
Der bygges fortsat biler i byen, General Motor etablerede en samlefabrik, så Opel Vectra er „made in Eisenach“, og så har BMW etableret en værktøjsfabrik i området, så dermed blev en del nye tiltrængte arbejdspladser genetableret. Alt dette og meget mere fik jeg at vide under deltagelsen af Dixi'ernes 70 års jubilæum som blev holdt i Eisenach i september 1998.

Willibald Farbmacher





Konkurrence



Vi kom til at springe et par numre over, men nu er der igen plads til et konkurrencebillede.

Det er nok ikke nemt denne gang, men trods den aparte baggrund, vist nok et tysk krigsmindesmærke, var bilen dansk ejet. Det er et lidet kendt mærke, skønt det eksisterede i mange år, en stor, elegant og kostbar vogn. Fremstillet af en fabrik der allerede i 1882 begyndte at lave hestevogne og som en del år fortsatte med det, sideløbende med bilerne.

Billedet har været sendt som postkort, derfor træder der lidt håndskrift og poststempler igennem, men fotokvaliteten er ellers meget fin og skarp.

Skal vi give en lille hjælp bliver det at cirka 15 år efter at mærket ophørte med at blive fremstillet opstod et endnu mere eksklusivt med samme navn.

Vi har fået et par reaktioner på billedet at Lincoln Continental. Bo Jensen fra Havdrup gør opmærksom på

at i forløbet 1946-47-48, hvor modellen næsten ikke forandrede sig, blev på et tidspunkt hjulkapslerne og kølerfiguren ændret.

Send besvarelsen af konkurrencen til Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk - inden udgangen af november. Præmien er fortsat bogen om Fanø-løbene og de andre jyske strandløb.

Emil

Champion Custom Starlight coupé 1951



Den måske mest berømte Studebaker der lagde udseende til udtrykket „coming or going?“. Bemærk panoramaruden bagerst, eller er det forrest?.

Uvillig stud gør kroget fure!

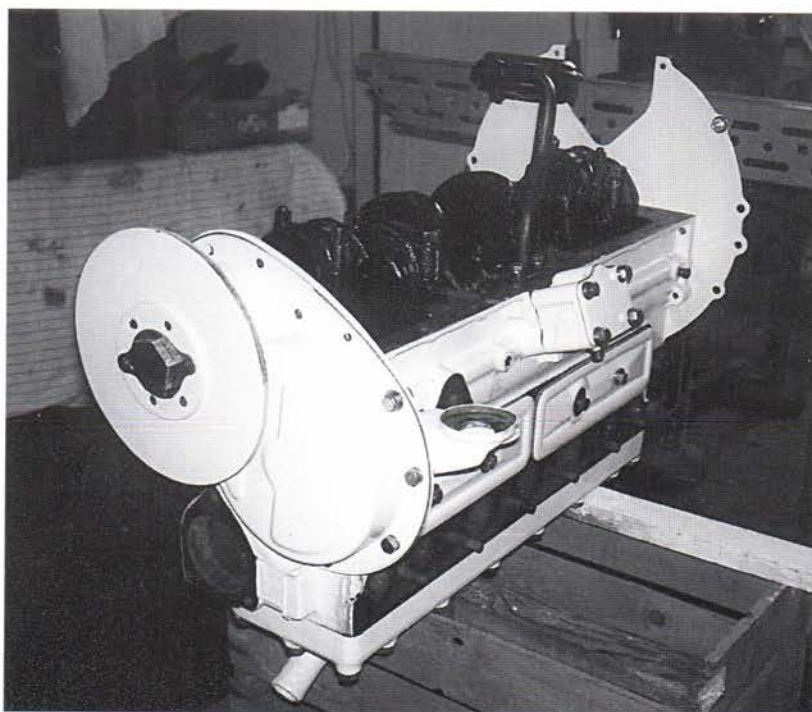
Der var sådan set ikke noget i vejen med den. Kørte udmærket og accelererede som en turist på flugt fra en høj landstyr. 8 cylindre, der hver havde tørst som en motorjournalist. Når jeg hældte benzin på, måtte jeg slukke motoren; ellers blev tanken aldrig fyldt op. Hver eneste kubiktomme i motorrummet var overlæst med californiske forureningsbekæmpelsesmidler vedtægtsmæssigt forbundet med et fletværk af rør og slanger. Da jeg engang skulle reparere en Thermactor (guderne må vide, hvad det er, men det stod der på dimsen), kunne jeg ikke finde redelighed i, hvordan mekanismen skulle forbindes igen og måtte ty til hjælp fra en fagmand med indsigt i den dybere filosofi bag en Ford Mustang V8, 5,0 L, 1979. Uden at spørge om lov, gav sagkundskaben sig til at flå alle de californiske dingener med rør og slanger ud. -Hvad vil du dog med alt det lort, Gorm? spurgte han retorisk, og uden at vente på svar,

En Champion motor har ligget i over 80.000 kampvogne under 2. verdenskrig og i over 1 mill. personbiler. Den var 50'ernes mest benzinøkonomiske amerikanske motor, hvad Niels Jonassen måske burde skrive sig bag øret næste gang han håner den forældede teknik.

gav han sig til at fylde en frugtkasse op med besynderlige dimsedutter med rør og slanger, efterhånden som han fik dem parteret. - Nu virker den! påstod han. Han havde ret. Den gik fint, og tørsten havde ikke lidt skade, hverken til den ene eller den anden side. Motorrummet blev pludseligt helt overskueligt, så man kunne kontrollere, at der var alle de mange cylindre, som sælgeren i sin tid havde beskrevet i en tillidsskabende be-

vægelse. Alligevel blev jeg aldrig rigtig glad for den. Den var alt for ny. Alt for avanceret. Stod man og kiggede på en himstregims, var det umuligt at fatte, hvad den skulle gøre godt for. Og så var der alt for megen elektronik. Bilen var stort set kun en printplade på 4 hjul.

Mens denne Mustang-periode henløber sig i København, er nu at bette, at derovre i Jylland udspiller





Normalt kører den ca. 12 km på literen, men under fuldlast skal der et helt pyrolyseværk til at holde den forsynet.

sig et andet drama. Her har en forhandler set en fidus i at hjemtage - nå ja, fra Californien - til videresalg en Studebaker 1951 af Champion-typen i udstyrsvariant Regal Line, 2-dørs og 3-personers Business Coupe for nu at få det hele med. Imidlertid går salget trægt, og der er langt mellem kunderne, selvom han kører hovedlandet tyndt med sin trailer læsset med Studen.

Den er nu også lidt aparte. Jeg er muligvis den eneste i verden, der synes den er smuk, men alle er enige om, at den er ekstrem. Det er det sidste år Studebaker laver en Business Coupe, og de producerer da også kun 373 stk. (ud af en årsproduktion på ca. 268.000 personvogne). En 3-personers Business Coupe er karakteristisk ved at have et ganske kort cockpit, men da undervognen er den samme som på sedanmodellerne, bliver bagpartiet umådelig langt. Man kan sagtens holde konfirmationsfest for hele familien i bagagerummet. Stilen er præget af efterkrigstiden, hvor alting handlede om raketter og kugler, hvorfor designeren, den berømte Raymond Loewy (ham med Coca Cola-flasken), anbragte en netop afskudt kanonkugle lige midt i snydeskæftet og et super-sonisk jagerfly på motorhjelmen.

For nu lige at ridse situationen op, så står jeg altså med en Ford Mustang, som alle kan lide, undtagen mig, mens derovre i Jylland står en mand med en Studebaker Champion Business Coupe, som ingen kan lide - altså også lige undtagen mig. Hvad er så mere naturligt, end at vi bytter? Hvad fatter gør er altid rigtigt! så vi byttede. Lige over. Sådan ca.

Helt original i lak og indtræk. Bunden viste sig at være i lige så pæn stand som alt det overjordiske. Overhovedet ikke antydning af rust nogen steder. Lidt astma i motorgangen og lidt tikken her og lidt takken der, men ellers lydefri i alle måder. Det astmatiske måtte der selvfølgelig gøres noget ved, og efter lidt luren og snusen samt intens anstrengelse af alle forefaldende (som ikke er det samme som forfaldne) sanser, fandt jeg ud af, at pakningen ved udstødningen var flækket. Da jeg er en grundig mand med hang til videnskabeligt pedanteri, og da i øvrigt erkendelserne skete lige på slutningen af sæsonen, besluttede jeg mig for at flå drivværket ud og se det lidt efter i krogene de kommende mørke vinternætter.

Det skulle jeg naturligvis aldrig have gjort, for netop da jeg havde fået

splittet hele mølleværket ad, kom alle vennerne, og gode råd får man jo altid, når man har mindst brug for dem. En påstod, at cylindrene var vind og skæve, og at hele kraftværket skulle sendes til udboring. En anden mente, at alt var, som det skulle være, og en tredje mente lidt midt i mellem. Jeg var mest stemt for ham nr. 2, men det tog den første meget fortrydeligt op, og da jeg jo helst ikke vil såre nogens følelser og leve i fordragelighed med mine omgivelser, blev maskineriet sendt til boring, honing, filing, slibning og pudning. Efter 1/4 års anstrengelser kom det retur fra cylinderfirmaet og stod lige så blankpoleret som min mors sølv-tøj ved højtideme. Firmaet havde hjemkøbt nye lejer, stempler og stempele fra oversøiske lande, og jeg skulle blot samle det, som man samler et sæt Lego-byggeklodser. Herligt. Hvor er det dog nemt at være mekaniker. Da jeg havde fået monteret det hele på rette plads, var en ny køresæson igen netop forbi, men den slags kan ikke bremse en entusiast. Og hvilken frydefuld lyd fra motorrummet. Helt anderledes end før. Let snerrende som en Alfa Romeo og rumlende som en hjemfalden kælder-dør. Manometret viste ganske vist så at sige ikke noget olietryk, men hvad skår kan det bringe i glæden over at

Studebakeren i
aktion som
Pace Car ved
Munkebjerg
Hill Climb i
1997.

Der var ikke
den nål eller sti
den ikke kunne
klare. Den
levede op til
Studebakers
slogan fra
30'erne:
„Havde den
haft kløer,
kunne den
klatre i træer“.



køre i en amerikanerbil, der lyder som en klassisk italiener. Min gamle ven Niels fra Motorshoppen skulle absolut i glædesrusen slæbes med ud på en prøvetur. Han kørte. Jeg sad med hamrende hjerte og ventede på hans begejstrede dom. Han sagde ingenting. Hans ansigt har naturlige anlæg for at se bekymret ud. Det bemærkede jeg nu. Så gav han den gas. Og hans ansigt begyndte at se endnu mere bekymret ud. Dybe rynker skar sig som plovfurer hen over panden. Så faldt afgørelsen: - Den lyder ikke godt! Og efter et stykke tid: Slet ikke godt!

En nyrenoveret motor skal åbenbart ikke rumle. Alt blev prøvet. Fjedderen i olietryksregulatoren blev trukket ud og skubbet ind. Forlænget og forkortet. Forstærket og svækket. Stadig intet olietryk. De mest tyktflydende klassiske olier fra alle førende olieselskaber blev prøvet. Intet olietryk. Jeg foreslog en skovsavsolie, men ingen tog forslaget alvorligt, så det blev ikke prøvet. Bundkarret af og kontrol, efterspænding og atter kontrol af alle bolte for lejer og plejlstænger. Intet olietryk, kun rumleri. Så gav Niels sit glansnummer. Da jeg

er ryger og Niels ikke er det, blev aftalen, at jeg skulle tænde mig en dejlig tjærerig smøg og puste røgen ind gennem en slange tilsluttet oliekanalerne, mens Niels skulle ligge under motoren og studere virkningen. Den var fænomenal. I en tyk tåge af røg dukkede Niels frem og nåede lige at berettede mellem hosteanfaldene, at røgen væltede ud mellem krumpappen og lejeoverfaldene, inden han faldt hen af nikotinforgiftning. Der var alt for megen slup mellem pander og tap.

Den der ager med stude, kommer også ud at køre, så ganske forsigtigt fik jeg kørt oksekærren ud til cylinderfirmaet, der dog fuldstændig afviste at have noget med sagen at gøre. Jeg havde jo selv samlet motoren. Atter op og ud med motoren, alt adskilt og sorteret i små sirlige bunker og ind med nye overfald fra oversøiske lande. Nu var jeg ved at komme i øvelsen. I mellemtiden havde jeg købt mig en Studebaker mere (Champion 1950, Sedan), som jeg også havde pillet motoren ud af, og som jeg samtidigt var i gang med at rovere - motoren altså - for ligesom at holde mig i form. Studeriet

begyndte at nærme sig en hel industri.

Nu går den fint. Rumler ikke nær så meget, og olietrykket er bedre. I hvert fald så længe motoren endnu ikke er blevet for varm. Gad vide, om de lejepander skulle have været et nummer større?

Man behøver ikke at køre en åben Porsche for at påkalde sig opmærksomhed. En Studebaker Coupe fra 51 gør det lige så godt. Efter min gamle Porsche Cabriolet kigger alle, men med tomme og udtryksløse ansigter. Efter min Studebaker kigger de også alle, men med venlige og smilende øjne. Enkelte med et flækket grin; men aldrig med malice. Jeg bruger mest studen som trækdyr. Med en autotrailer efter sig belæsset med en gammel racerbil er det fa'me et syn, der gør sig i bybilledet.

I kælderens har jeg stadig stående en frugtkasse med dippedutter med rør og slanger. Den minder mig om en periode i mit liv, hvor der var fart på tilværelsen.

Gorm Bang Olsen



Erhvervskøretøjer



I 1929 tilbød Chevrolet Motor Compagny det første lastvognschassis med sekscylindret motor, et egentlig buschassis blev først udviklet senere i 1930'erne. Buschassiset havde en lavere byggehøjde og større længde, enkelte lastbiler blev bygget på buschassiset, når man ønskede et langt lad.

Fælles for person- og lastbilmodellen var skærne, køler, lygter, motor og motorhjelms. Normalt blev chassiset leveret med torpedo således at førerhusopbygningen kunne begynde ved torpedoens bagkant. Karrosserifabrikant Jensen i Højer, som byggede Stige-bussen, måtte imidlertid selv forme torpedoen for at få en passende overgang fra motorhjelms til karrosseri. Byggematerialet var træ beklædt med stålplade. Jeg gætter på karrossen er pladebeklædt op til navnebåndet, vinduesrammer og tagkonstruktion er udelukkede træ med malet lærred som tagdækningsmateriale. Ved at spartle vinduesrammerne kunne man opnå samme glatte overflade som pladen, og ved bemaling kunne det ikke ses at man havde brugt forskelligt materiale.

Bussens tværsnitsprofil har haft kuppeljernbanevognen som forbillede

med den krumme nederste del og trinbrættet, som på bussen var overflødig. På kupévognene gik konduktøren på trinbrættet for et billettere under kørselen, det havde en funktion. Tagbeklædningen er beskyttet mod rejsegodsets knubs ved trælistes monteret på tagfladen. Adgangen til taget var en fast stige på bussens bagende. Bussens knæddør kunne åbnes af chaufføren ved et stangsystem fra førersædet.

Problemet med at fremstille et harmonisk formgiver buskarrosseri var den store hjulkasse til baghjulet, som „ser forkert ud“. For at få plads til 13-14 passagerer med 5 på bagsædet, gjorde man bussen noget bredere end baghjulenes udvendige sporvidde, derved fik man den store hjulkassedybde. Ligeledes kunne døren ikke følge karrosseriets krumning, klaverhængsler, som blev brugt på Stige-bussen, fungerer kun hvis de beskriver en ret linie, det gælder iøvrigt alle hængseltyper. Måske erindrings man hængselsløsningen på Carlsbergs øltøndebil fra samme tid.

Ved bygningen af et buskarrosseri havde man brug for specielle beslag og fittings. På bussen ses den farvede glassolskærm fastholdt af to me-

Jensen, Hans, Karrosserifabrikant, Højer, f. 12. Juni 1883 i Højer. Lærte hos Faderen og fik senere Specialuddannelse i Tyskland, teoretisk Uddannelse i Hamborg. Forretningen, der er grundlagt af Faderen 1877, overtoges af Hans Jensen 1918. Medl. af Smsl. af Karetmagermestre i Danmark.

Stige—Anderup—Odense.

Koncessionsindehaver: Einer Damsted, Stige. K. udløber 31. Marts 1936.

Paabegyndt 5. Juni 1930 af Jacob Hansen. Overtaget af nuværende Ejer 7. Juli 1930.

Følgende Vogn er i Drift paa Ruten:

M 10734. Chevrolet 1931. 60 HK. 2150 kg. 14 Pl. Dagl. Kilometer: Hverdage 80, Helligdage 100.

Damsted, Einer, Rutebilejer, f. 6. September 1902 i Bullerup Sogn. Søn af Maltgører M. Damsted og Hustru Marie. f. Madsen, gift 6. Maj 1931 med Ingeborg, f. Petersen.

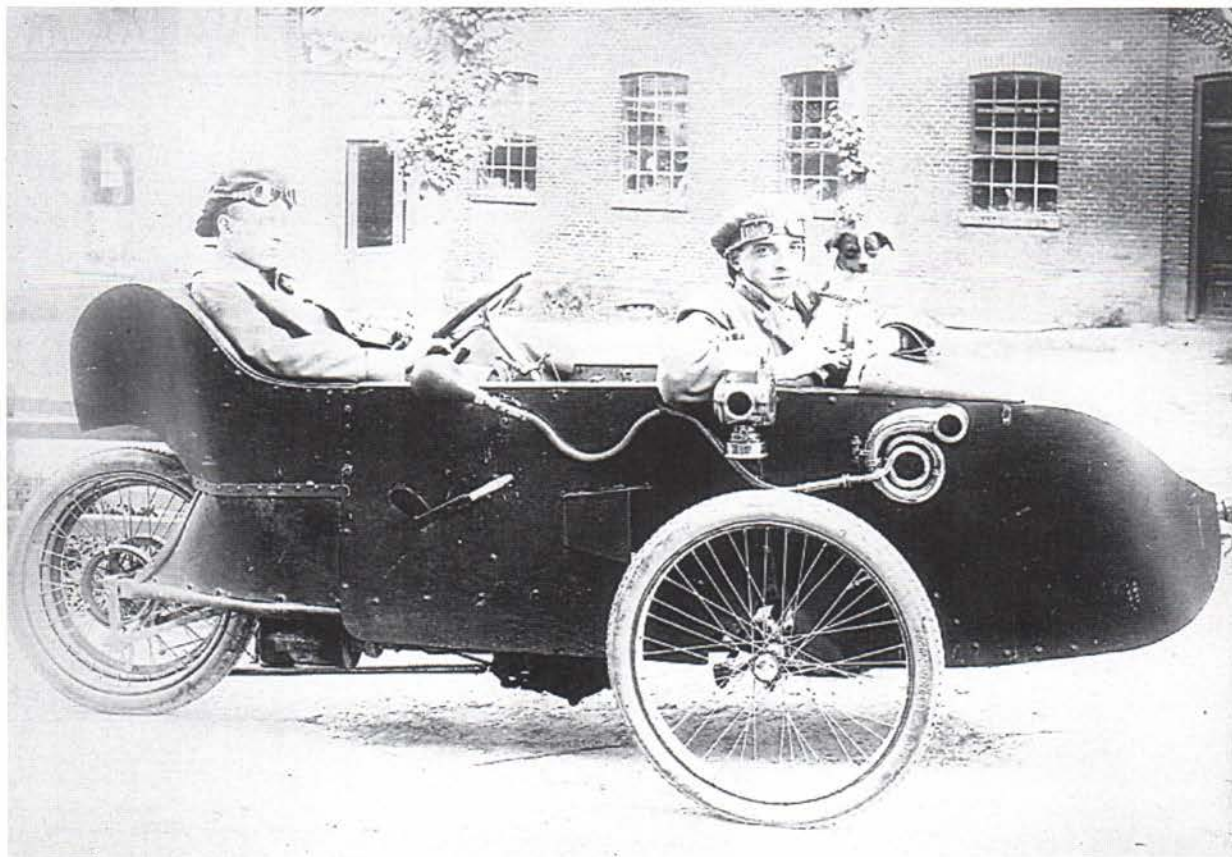
Uddannet som Landmand, Rutebilfører 1927/30 paa Ruten Lunderby—Nyborg—Ellerup—Odense, Rutebilejer fra 1930.

Adresse: Stige pr. Odense.

talrammer og håndgrebet ved døren. Dette plus meget andet var standardvarer fra tyske fabrikker og blev leveret her i landet af bl.a. H. Sindby & Co.

Kun få busser blev bygget i Højer. Det er som fabrikant af cabrioletter bygget på amerikanske mellemklasse chassis man erindrings Højer-fabrikken. Se BhT. nr. 58.

P. E. Hansen



Sære trehjulere

Så længe køretøjer blev trukket af heste var de to- eller fire-hjulede. Der har højest været enkelte forsøg på at sætte andre antal hjul på.

Men så snart der kom pedaler eller motordrift dukkede der trehjulede køretøjer op, og senere kom der mange flere hjul på visse typer vogne.

Vi holder os til trehjulere med motor, der er ganske mange fotografier i vores arkiv af trehjulere og vi vil gerne præsentere et par af de mærkeligste.

Men først lidt historie: Flere af de allerførste motorkøretøjer var trehjulede, og forklaringen var selvfølgelig at så var det langt mere enkelt at lave et styretøj end hvis der havde været fire hjul. Mange af de tidlige dampdrevne køretøjer som ikke bevægede sig på skinner var trehjulede. Et af dem dog femhjulet - med det ene, styrbare hjul forrest, det har næppe været nemt at køre med.

Da benzinvognen kom var som bekendt både Benz' første, anden og

tredje vogn trehjulet. To tilbage og ét frem. Det var i forrige århundredes næstsidste årti - i det sidste årti begyndte de motoriserede tricykler at vinde frem, og så var styretøjet endnu mere enkelt, i hvert fald på den type der blot lignede en cykel med to baghjul. Tricykler kunne dog også være med et passagersæde - eller en varekasse - forrest, en halv motorcykel bagved og en regulær styring af forhjulene. Førstnævnte slags kunne eventuelt have påhængsvogn, så var de pludselig femhjulede, men på en mere smidig måde end den femhjulede nævnte dampvogn.

Snart efter sås en helt anden slags trehjulere, nemlig motorcykler med sidevogn.

Nogle år ind i det århundrede som nu rinder ud blev især flere tyske fabrikater af trehjulere meget populære, typer som Cyclonette og Phänomobil, stadig med det ene, styrende hjul fortil, og med motoren anbragt forrest. De blev både brugt til pri-

vatbiler, til drosker og til varetransport og det holdt en årrække. Ulempen var at hvis der blev læsset for meget på dem kunne de stejle og dermed hverken trække eller styre. Adler lavede også en trehjuler med ét hjul fortil men med motor og træk bagtil.

Et helt andet koncept var det Morgan og enkelte andre brugte i mange år, med det enlige hjul bagtil og almindeligt styretøj. Morgan holdt fast ved det længe, med en V2 motorcykelmotor anbragt på tværs foran, gerne en J.A.P. eller en Matchless, men i de sidste typer med en af de alsidige og pålidelige sideventilede, 4-cylindrede Ford-motorer på 1172 cc. Samme motor anvendte den engelske lastbilfabrik Scammell til en lille, også trehjulet, sættevognstraktor. Den huskes herhjemme fra Pressens Fællesindkøb, der havde den til at slæbe de store papirruller til dag- og ugebladene rotationspresser. Køretøjerne kunne trille ind i de store kø-



benhavnske bladhusets snævre baggårde og vende på en tallerken.

I grunden kan de trehjulede have udmærkede køreegenskaber og stor stabilitet. Det gælder især hvis de har ringe motorkraft. Men for eksempel Morgans trehjulede af de gamle med ganske stor motorkraft i forhold til vægten kan køre alvorligt hurtigt rundt på en bane, dog især hvis de får forøget sporvidden lidt.

Motorcykler med sidevogn er en historie for sig, ulemper er at hvis man drejer til den side hvor sidevognen går kommer den nemt til at slippe jordforbindelsen, til løb ser man derfor en levende sandsæk kravle rundt på ekvipagen for at give den øget vægt hvor det behøves. Allerede tidligt fandt man dog også på at lave elastiske sidevognskøretøjer, hvor cyklen kunne hældes mod sidevognen og eventuelt også sidevognens hjul stilles skråt.

De fleste trehjulede har været små køretøjer, og der har været talrige i årenes løb.

I 1920'erne og især 30'erne

kørte mange varevogne med lad eller kasse fortil, bilrat og en halv motorcykel bagtil. De kunne også være elektriske. Kort efter Anden Verdenskrig kom typer som Isetta og Messerschmidt. I USA præsenteredes en betydeligt større trehjuler, og endda med meget glimrende køreegenskaber. Den meget strømlinjeformede Davis. Skønt den altså var ret stor, med en kraftig motor, 160 km/t som topfart og plads til fire smalhoftede fotomodeller ved siden af hinanden på det enlige sæde slog den ikke amerikanerne skal gerne have endnu mere plads.

Af dansk fabrikat fandtes allerede ved århundredeskiftet en konventionel tricykel fremstillet af Citus i Odense, desuden en tricykel af den anden type, med sæde fortil, fra H.C. Christiansen i København og fra



ham også den såkaldte Motorette, som må siges at have været en regulær lille bil med to hjul fortil og et bagtil. En særdeles velbevaret Motorette findes på Sveriges Tekniske Museum i Stockholm. Det vender vi tilbage til en anden gang.

Efter alle disse omsvøb kommer vi til sagens kerne, nemlig et par mere eller mindre mystiske danske trehjulede. I dette nummer af VT præsenterer vi den ene, og vi burde måske udsætte en ekstrapremie til den som kan afsløre hvad det er for et køretøj. Udelukkes kan det ikke at det har været hjemmebygget, karrosseriet må i hvert fald siges at være af en ret primitiv tilvirkning.

Med sikkerhed ved vi at vognen tilhørte konditor V. Søborg, Ny Østergade i Næstved. Det har vi fra familien, og det bekræftes af nummerbo-

gen fra 1917. Den næste nummerbog er fra 1919 og da er nummeret udgået. På det tilsyneladende ældste billede er det muligvis ham ved rattet, et rigtigt rat. Personen foran har dog også en påfaldende lighed med en nulevende Søborg af Deres Ærbødiges bekendtskab. På billede 2 ses et vindspejl monteret, og bestykningsen med forlygter er ændret. Desuden er der nu påmalet en nummerplade og et bivejskryds. Der forekommer i familien Søborg også en Theodor, som ligeledes var konditor, og en Sophus, og familien havde endvidere tilknytning til Præstø. Mere ved vi ikke.

I næste artikel kommer en langt nyere trehjuler, som vi ved var dansk bygget.

EMIL

**Biler sælges**

Mercedes 280 SE aut. 1971, cypresgrøn metallic, 2 ejere, kører godt, meget fin indvendig. Pæn og velholdt. Kr. 30.000
Finn Koch Larsen, tlf. 48184218.

Mercedes coupé 8, komplet med 6 cyl. motor og automatgear, uden papirer. Pris ca. kr. 5.000.
Michael Christensen, tlf. 86228402.

3 stk. Volvo Amazon

121 årg. 67. Isblå, sort indtræk. 125.000 km. Utrolig velholdt.
121 årg. 69. Hvid, rødt indtræk. 112.000 km. Måske det nærmeste man kommer på en ny Amazon.
122S årg. 62. Hvid m/rødt indtræk. 4 dørs. Utrolig velholdt.
Alle 3 biler er med sorte nr. plader, og sælges nysynet.
Ole Callesen, 74 56 16 11

Morris Marina 1968 til reservedele + ekstra motor 78.000 km + mange andre dele, døre, hjelm, skærme. Højeste bud.
Henv. tlf. 32534285.

Mercedes Benz 250 SL, Pagode, W113, 1967. Original og god stand; indreg. Pris kr. 260.000.
Peder Sørensen, tlf. 39637233.

VW 113, 1500, 11/1967, en ejer, 115.000 km, velholdt, original stand, sorte plader. Sælges for højeste bud.
Henv. tlf. 44486535 (bedst aften).

Ford Lincoln Premiere 57, 2 dørs HT 368 V8 aut.gear, alt udstyr minus AC. Nye sæder, 99% rust, frifri, California bil u/afgift kr. 98.000, afgift kr. 2.000, 5 nye VWdæk.

Hillman Sunbird 1600 1962, rusten, kan køre, med papirer, kr. 500,-.
Rolf Lodberg, tlf. 48188427

Opel Olympia Rekord PII Caravan 1700 1963, på sorte plader sælges grundet dødsfald. Bilen er hvid, velholdt, selvom den har rundet de 100.000 km et par gange. Pris kr. 5.000
Henv. Kim, tlf. 48243265
e-mail: ka@bcp.dk.

Opel Rekord mod. A 1965 + flere reservedele.
Henv. tlf. 75598169.

Morris Oxford årg. 1962. 2 stk. Den ene med plader, den anden til reservedele. Delvis renoveret i 1995.
Preben Frederiksen, tlf. 86551595.

Opel Kaptajn 1952 X 1130, synet i april 98, køreklar, én ejer. Orig. sort lak do beige indtræk. Kørt 103.000 km.
A. & G. Ringgaard,
tlf. 86132787 (formiddag).

Austin Seven årg. 1933, model four-seater Tourer, skal restaureres. Prisdé kr. 21.500.
Henv. tlf. 54871838, efter kl. 18.00.

VW 1200 1962, golfblå. Kører fint, skal synes. Lidt rust i venstre bundhalvdel ellers en pæn og original bil. Monteret med Eberspächer varmeapparat. Pris kr. 7.000.
Anders Thue Andersen, tlf. 42818501.

Trabant 6015 st.car årg. 1967. Sjøv liebhaverbil. FIVA veteranbilattest. Pæn og velholdt. Kører godt. Klargjort til syn. Mange dele medfølger. Pris kr. 12.500.
Henv. tlf. 97223630/97125865.

Volvo 121, Herregårdsvogn årg. 1966, skal laves, pænt indtræk, næsten aldrig svejset, lidt rust, regulær, nye dele for kr. 9.500. Bl.a. 2 stålforskræmme, forrude, gummiliste m.m. Reservedelsbil 2 dørs sedan medfølger. Pris kr. 14.500.
Henv. tlf. 64791985.

Ferrari 1974. Bilen er som ny og har ikke kørt siden 1988, hvor den er hjemtaget fra Italien. Siden er der ofret 100.000 kr. på at få den som ny udv. + motor + indv. Sort læder, aircondition, el-ruder, rød 308G+4, 56.000 km. Den fineste i DK ifølge Daytona. Sælges billigt kr. 220.000. Afgift ca. kr. 100.000.
Ford Cortina 1965. Fin til hist. race, lidt overflade rust, bilen kan køre ok. Kr. 9.000.
Niels Abild, tlf. 33240171.

Austin A50 Cambridge 1954. I original stand og velfungerende. Indregistreret og synet for 3 år siden. Hele historikken medfølger samt ekstra dele. Prisdé kr. 15.000.
Ole Torp, tlf. 39656467

Austin Healey Sprite (frøje) 1960. Rustfri USA Bil, brugt til hist. race. Al sikkerhed + undervogn 100% ok. Ny maledelufølge. Normal pris kr. 75.000-100.000. Sælges billigt for kr. 45.000 ved hurtig handel.
Henv. tlf. 33240171.

Cadillac Coupé de ville 1959, original stand, uden afgift, pris kr. 120.000.
Chevrolet 1928, lille lastbil med studenterlad, pris kr. 95.000.

Hillman Minx Cabriolét 1948, uden rust, nye læderstole, pris kr. 65.000.
Jeep Ford 151, diesel, pris kr. 35.000.
Trabant 1963, pris kr. 5.000.
Russisk (Opel) 1949. „Mærkelig stand“. prisdé kr. 10.000.
Erik Svendsen, tlf. 74519383.

VW 1300, boble, årg. 1970, én ejer, 120.000 km, istandsat for over kr. 50.000 de sidste 5 år. Vognbog fra ny samt div. kvitteringer. Sorte plader, som evt. kan køre videre, skal synes, pris bedste bud over kr. 12.000.
Ole Poulsen, tlf. 55966118.

Corami FF 1600 mrk 1-74. Dansk bygget historisk formelracer, som er restaureret („Last bolt & nut“) fra 1992-96. Dokumenteret historie med artikler og foto, samt godkendt FIVA vognbog. Frisk

racer motor. Hovedrep. Hewland H9 gearkasse med nyt kron/spidshjul. Nye Girling bremses SKF rosejoints nye. Bilstein dæmpere. Racer tandstang. Alu karros. Nye Dunlop Racing. Kørt 3 løb. Opsat og klar til race. Reservedele medfølger. Pris kr. 58.000.
Triumph TR 3A 1959. Reservedelsbil/restaureringsobjekt u. DK papirer. Motor 2138 cc. Original gearkasse. Renoveret diff. Snekke/rulle-styrehus (h.s.) Original fælge 4,5x15". Alle instrumenter. Fin kaleche. Gamle sæder. Måtter/interiør mangler. Ramme i god stand. Karros i stål/(nye) glasfiber. Gulv mangler. Ledningsnet og div. el dele mangler. Ialt ca. 85% komplet. Delvis samlet/i kasser. Højeste bud over kr. 22.000 /evt. bytte m. Escort Mk I.
Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

Mercedes 230SL 1964, 150hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, hard-/soffitop, servo, pænt marineblåt vinyl interiør. Skal synes (ca. 30.000 kr. til pladearbejde mv.), afgift ca. 25.000 kr. Salgspris kr. 125.000.

Mercedes Benz 230SL Roadster, jan. 64. Europæisk model m. man. gear, 150 hk, 6 cyl., rød, hardtop, ny soffitop, servo. Kører godt. Skal synes (ca. 40.000 kr. til pladearbejde). Afgift ca. 25.000 kr. Uden afgift kr. 97.500.

Ferrari 308 GT4, 1976, 255hk, rød, imp. fra D i 88 (én ejer), ikke kørt fast i DK, ej skadet, pænt orig. læderinteriør, A/C, el-udstyr, nye originale dæk, ny undervognjust., ny motorjust., ny starter m.v. Meget flot og org. Incl. told/moms. Excl. afgift (ca. kr. 125.000). Pris kr. 159.000.

Mercedes 450SLC, 1977, 8 cylindre, aut., grøn, imp. fra Schweiz, A/C, servo. Kører perfekt, nul rust, incl. servicebog. Uden afgift. Afgift ca. kr. 100.000. Pris kr. 49.000.
Henv. tlf. 20123277.

Biler købes:

Volvo Amazon Herregårdsvogn/sedan
Ole Callesen 74561611

Dele til biler sælges

Chevrolet 1929 foraksel m. tromler + styrestænger, bagaksel m. tromler, skærme, styresnekke.
Henv. tlf. 39627369.

Mange nye og brugte dele til **Ford Anglia 100E** og **105E** samt **Ford Y**.
Opel Rek. P2: h. forskærm (stål), v. forskærm (glasfiber). **Opel Rek. P2 h. fordør** (2 dørs model). **Opel Rek. 53-57**: hjælm. **Opel Rek. PI**: v. forskærm (glasfiber). **Taunus P4**: h+v fordør (2 dørs model) bagklap + hjælm. **Morris Minor 1000**: h+v dør + hjælm. **Morris Minor 1000**: h+v bagskærm (stål) bindingsv.model.
Kjeld Munkbøl, tlf. 54705290.

Ford V8, 2 adskilte 85 hk motorer sælges, begge i fin stand, kr. pr. stk. 2.900.
Henv. tlf. 58192224.



Til **Jaguar XJ 6 serie 2**, 2 stk. nye forskærme, kr. 3.000.
Henv. tlf. 38888430.

Forfjeder ny komplet til **DKW 1939**, kr. 500. 1 sæt nye komplette fjedre for + bag **Morris 8 1936**, kr. 1.000. Lille parti nye og brugte res.dele til ældre **VW 1200 + bus/vare**.
Henv. tlf. 75132852.

Fiat 500 fra først i 50'erne hjælm, skærme, front, kofanger, ratstamme, rat. Kr. 2.500.
Henv. tlf. 32534285.

Triumph Spitfire hardtop i glasfiber. Nylakeret m. ny himmel.
Pris kr. 1.000.
Henv. tlf. 44845047.

Adler Trumph Jun 1936-37, div. dele. Ring.
Frede Nielsen, tlf. 74614911.

Til **Morris 8E** sælges komplet ratstamme samt 2 løse bagdrivaksler. Til **Morris 1000**: god køler.
Jens Breinegaard, tlf. 49212611.

Gearkasse til **Type 2 (68-79 modellen)**, pris kr. 500. Div. dele til **jagt-vogn**, bl.a. luftindtagkasser, geværholdere, bagsæder m.m., forskellige priser.
Jonas Vad, tlf. 35430918 eller arb. 35376536.

Jaguar bagtøj med skiver og spær til XJ6 eller E type, er ok med støddæmpere, kr. 3.500.

Lotus „Nova“ Twin cam topstykke. Sjældent helt komplet med stål knaster etc. Ny renoveret af Poul Heicendorff, giver mellem 160-175hk på en standard 1558.

Ford 1600. Blok 84 Boring-krumptap, ny sleben og balanceret - afvejede plejlstænger - svinghjul og mange andre ting.

2 stk. 45 **dobbelte Weber**, brugte, kr. 1.800.
4 stk. **Mille Miglia** alu fælge. 4 bolt 108m/m-6x14, kr. 1.600.

Lotus topstykke med knaster fuldt renoveret L.T.C. Topstykke til Lotus med 420 stål knaster. Portet-flow ca. 155-168hk. Lavet ved Qed England. Har aldrig været monteret siden renovering. Pris ab England 29.437. Sælges for kr. 14.000 alt inclusive.
Niels Abild, tlf. 33240171.

Dele til biler købes

Til spændende **Rover**-projekt søges en Rover '12' motor, m. eller u. gearkasse. (4-cyl, 1,5 liter).
H. Helmer, tlf. 49192700.

Topstykke **Chevrolet 1926** købes
A. Andersen, tlf. 86926511.

Til **M.G. A 1600 årg. 1960** købes: motor og gearkasse.
Jørgen Kragh Nielsen, tlf. 86828471.

V. forskærm til **M.B. 190 1957**, andre dele har også interesse.
Leif Boye-Roed, tlf. 66115096.

Busstole, enkelte såvel som dobbelte - og helst fra før 1960 købes.
Torben Aggerbeck, tlf. 39627147.

Til **Bedford J2 - J3**: bagerste ankerplader evt. fra K model + gummilister til ruder og døre + forreste positionslys m.m.
Henv. tlf. 32534285.

Cadillac 1949: kofanger. **Chevrolet 1954**: grill.
Henv. tlf. 75863468.

Til **Volvo Amazon**: Alt har interesse
Henv. Ole Callesen, 74561611

MC'er sælges

Matchless model D5 1932 500sv u. papiirer urest., kr. 7.800.

Model T4, 1929, 350 sv til reservedel kr. 1.500.
Henv. tlf. 49200928

Sachs motorcykel ca. 1935, pris kr. 15.000.
Erik Svendsen, tlf. 74519383.

Indian Big Chief 1947, nyrenov. motor Golding sidevogn, pris kr. 125.000. Evt. bytte med Triumph.
Søren Andersen, tlf. 86481784.

Dele til MC'er sælges

Renoveret **BMW 19"** forskærm uden maling til R modellen, pris kr. 500. Wetter-Windjammer kåbe med beslag til **Honda CX 500**, pris kr. 2.800.
Jonas Vad, tlf. 35430918 eller arb. 35376536.

Diverse købes

Veteran Tidende nr. 250, april 1997, evt. også nr. 247 og 248.
Gert Strøm, tlf. 98425109.

Automobilia sælges

Adler i hele verden, 5 fotografier 80x60 i glas og ramme.
Henv. tlf. 39627369.

Værkstedskort på div. **1962-66 biler**. Original værkstedshåndbog med Nazi-stempler på **Bundeswerks køretøjer fra 1943**.

Auto-dieselmotorer. Reparationsteknikker ved Laurids Porse. Ivars forlag 1947.

Auto-elektroteknik, vedr. div. biler ved C.M. Hansen. Ivars forlag 1952. Originale salgsbrochurer, artikler m.mv. om **Nash biler**. Sælges for højeste bud.
Søren Granskov, tlf. 44449449.

Gammel **boremaskine + slibemaskine**, al remværk + overgange + el motor og kontakt kan anvises
Mercedes 300SL instruktionsbog (tysk) byttes for **190SL** evt. dansk.
Henv. tlf. 75132852.

Automobilia købes

Kølerfigurer, reversnåle, salgsbrochurer og emblemer, gerne større samling.
Erik Svendsen, tlf. 74519383.

Gl. **benzinstander, emaljeskilte** med benzin + olie + biler, gl. **oliedunke**, Mobil, BP og andre. Alt har interesse.
Martin Jensen, tlf. 75912427.

Austin 7: brochurer, håndbøger og reservedelsbøger.

Nimbus: brochurer.

Bilhistorisk Tidsskrift: nr. 1 til og med nr. 30-32-34-36 til og med nr. 49-51-52-58-59-62-63-64-66-67-83-87.
Henv. tlf. 54871838 efter kl. 18.00.

FDM Motor: 1929 nr. 21,22,24,25,28. 1930: nr. 45,46. 1931: Alle numre.. 1932: nr. 27.

„Kør godt“ Tidsskrift for **Folkevognskørere**. Alle numre fra 1955-1964.

„Besser fahren mit dem Volkswagen“ af Arthur Westrup.

„Das Buch vom Volkswagen“ af Reibestahl.

„Kleiner Wagen in grosser Fahrt“ af Todtmann og Tritschler.

Anders Thue Andersen, tlf. 42818501.



Morten Frost Tlf. 86 13 69 69

Bilen kan ses hos Peder Fuglsbjerg.
Tlf. 75 68 13 33



Betalt annonce

1938 Rolls Royce Wraith DHC

Kan afhentes for
kr. 165.000/højeste bud.

Nogle medlemmer af DVK betaler for meget for deres forsikringer

Selvbetalings-
telefon
døgnet rundt
33 32 22 00
Internet:
www.runa.dk

Er du forsikret i et andet selskab end RUNA FORSIKRING?
Så betaler du sandsynligvis en del mere, end det koster for tilsvarende
forsikringer i RUNA.

RUNA's præmier har altid været blandt Danmarks billigste samtidig med,
at kvaliteten er i top.

Det er der flere grunde til:

- ◆ RUNA FORSIKRING er et kollegialt selskab, der bl.a. tilbyder DVK'ere
samt deres familier gode private forsikringer.
- ◆ RUNA's administration er enkel og effektiv.
Det betyder lave administrationsomkostninger.
- ◆ RUNA forsikrer medlemmer, der ved, at der er fornuft i vedligeholdelse
og beskyttelse af deres ejendele.

Selvom præmierne er lave, får du kvalitet for pengene. Hos RUNA lægger vi stor vægt på,
at forsikringerne dækker netop de behov, medlemmerne har.

Hører du til dem, der endnu ikke kender RUNA? Så spørg et andet medlem af DVK
og du vil høre om et kvalitets-selskab med lave præmier og fin skadebehandling.

Ud over private forsikringer kan dine veterankøretøjer naturligvis også forsikres i RUNA.

Vil du høre nærmere om betingelserne og præmierne for veteranforsikringer og øvrige
private forsikringer, så kontakt Dansk Veteranbil Klub.

RUNA FORSIKRING A/S • Farvergade 17 • 1463 København K • Telefon 33 32 22 00 • Internet: www.runa.dk



Veteran
forsikrings-
klubben

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20

Postbox 33

2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 Fax 49 14 11 14

Svarkupon

- Ja, jeg vil gerne høre mere om billige veteranforsikringer.
- Ja, jeg vil gerne have yderligere oplysninger om private
forsikringer.

Navn

Adresse

Svarkupon sendes i lukket kuvert til DVK.