

Nr. 510 · December 2018 · 62. årgang

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610

(mandag - torsdag 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr.

9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr.

5326 konto 0359 651

Bestyrelsen

Formand:

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 4015 8008

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Kristian Nørgård Gravesen

Bjerggårdsalle 10, 6933 Kibæk

Tlf. 2781 0131

nsunuser@gmail.com

Kasserer:

Per Henrik Nielsen

Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C

Tlf. 2969 2423

phn@vandcenter.dk

Sekretær:

Hans Graakjær

Vandværksvej 10, 8700 Horsens

Tlf. 7565 6430 / 2178 4571

hans.graakjaer@post.tele.dk

Bestyrelsesmedlemmer:

Ib Rasmussen

Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde

Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)

rasmussen@sport.dk

Jens Heldgaard

Kørupvej 6, Lund, 8700 Horsens

Tlf. 3056 2299

Heldgaard8700@gmail.com

Erich Karsholt

Strandvejen 167, 3.th., 2900 Hellerup.

Tlf. 2031 1416

erich@zarpkarsholt.dk

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 4044 4666

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

Claus Thulstrup, øst.

Torben Olesen, vest.

Arbejdsområder:

Løb og arrangementstilskud:

Ib Rasmussen

Mødesteder og udstillinger Øst:

Ole Poulsen

Mødesteder og udstillinger Vest:

Kristian Nørgård Gravesen

VT og hjemmeside:

Jens Heldgaard

Erich Karsholt

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Aktivitetsgruppen Amager

Tilmeldinger til:

amagerdvk.jbl@gmail.com

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Kim Polte, tlf: 2613 4229

kimpolte@hotmail.com

Nordsjælland – Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted

Ib Rasmussen, tlf: 2026 3220

rasmussen@sport.dk - dvk-maarum.dk

Midtsjælland – Mulstrup

Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted

Kontakt: Jan Lemming, tlf. 2288 3829

jan.lemming@email.dk

Vestsjælland – Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng

Kurt Plith, tlf. 2029 6605

postmaster@plith.dk

Nordvestsjælland – Holbæk

Ringstedvej 112, 4300 Holbæk.

Matthies Nissen, tlf. 4016 5486

moganissen@youmail.dk

Ole Juel, tlf. 2683 7152, ole.dkw@privat.dk

Østsjælland – Klippinge

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, tlf: 5657 8205

Samme adresse

angliakai@dukamail.dk

Sydsjælland – Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

Peter Bering, tlf: 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

Fyn

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby

Bjarne og Vivi Hansen, tlf. 2579 3131

dvk-fyn-broby.dk

Sønderjylland – Åbenrå

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå

Frits Johansen, 2264 2909

liseogfrits@johansens.info

www.dvk-aabenraa.dk

Sydvestjylland – Skjoldbjerg

Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse

Ib Rønne, 2280 8112

roenne@dlgpost.dk

Bent Højvang, 2181 1288

bentinger@stofanet.dk

Vestjylland – Ulfborg

Industriarealet 10, 6990 Ulfborg

Carsten Andersen, tlf: 6146 9740

c.s.andersen@post.tele.dk

Sydøstjylland – DVK – Lillebælt

Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia

John Andersen, 2978 2909

ja-ryesgaard@c.dk

Østjylland – Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum

Frede Søndergaard, tlf: 2990 6780

frede.sondergaard@gmail.com

Erik Hougaard, tlf: 4034 0049

k.e.hougaard@mail.dk

Jens Heldgaard, tlf: 3056 2299

heldgaard8700@gmail.com

Sydvestjylland – Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Ove H. Iversen, tlf: 7533 9321/2395 0721

ove.iversen@bbsyd.dk

www.dvk-vesterhede.dk

Midtjylland – Herning

Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning

Peer Bak, tlf. 9712 2914

peba@kabelmail.dk

Østjylland – Ristrup

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Morten Kræmmer, tlf: 4027 5813

morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, 8692 3943

Nordjylland – Sindal

Sindal Lufthavnbygning, Taagholtvej 170,

9870 Sindal

Thorben damsgaard, 2149 1841

thorben@elleham.com

www.dvknord.dk

Historiske nummerplader MhS

Michael Deichmann, By-Lyngen 4

3230 Græsted

tlf. 7170 3525 - Kontortid: 18-19 i hverdage

md@motorhistorisk.dk

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Bugatti Club Denmark

info@bugatticlub.dk

www.bugatticlub.dk

Dansk Austin Klub

Bøgshøjvej 15, 8305 Samsø

Stefan Wolffbrandt, 8659 3300

www.danskaustinklub.dk

Datsun Klub Danmark

Jørn Krogh, Vesterallé 67, 6600 Vejen.

Tlf. 20 22 61 09,

Email: datsunklubben@gmail.com

www.datsundanmark.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155

claus@clo.dk

Ford V8

Kim Høier

shoebbox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115

svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Niels-Erik Manniche, 4046 5460

niels-erik@manniche.eu

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709

johnnybgode@mail.dk

Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

Citroën

Jens Møller Nicolaisen, tlf. 2046 2798

jens@mn-design.dk

FIAT – efterkrigs

Kurt Krogh, tlf: 9868 1189

kurtogjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Lars Jørgensen, tlf. 4088 8492

gearkassen@pc.dk

Ford T

Claus Olesen, tlf: 5950 7155

claus@clo.dk

Lamborghini

Uno Junghans, tlf: 5051 0448 (bedst eft. 17)

uno.junghans@gmail.com

Mercedes-Benz

Folmer Larsen, tlf: 6538 2497/4034 1189

Pontiac

Poul Arne Christensen, tlf. 4027 2930

poularne@email.dk

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520

tteisen@yahoo.com

Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211

ryvej@live.dk

SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286

Bechmann.eng@mail.dk

Tatra

Svend Carstensen

Tlf: 4032 8120

Toyota

Henning Holm

Tlf: 4056 8011

Volvo

Ole Callesen

Tlf: 6178 1611

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:

Henning Thomsen

Bogyden 14, 5610 Assens.

Tlf. 4051 4799

rosenparken@hotmail.com

Klubregistre

Mærkeregistre:

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka, tlf: 4011 5434

www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior

Michael Deichmann, tlf: 2227 8651 aften

michael@deichmann.org

www.fordjandcmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund, tlf: 4656 0229

jonordlund@mail.dk

www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen, tlf: 2072 5437

Porsche

Paul Wilson, tlf: 2728 5725

paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, tlf: 8648 6968

Studebaker

Dansk Veteranbilklub

4556 5610

kontor@veteranbilklub.dk

Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301

autotriangel@gmail.com

VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624

robert.hagen@mail.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering, tlf: 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen

Dag 9412 0711

After 9411 9179

Køreselskab DVK Lillebælt

John Andersen, tlf: 2978 2909

ja-ryesgaard@c.dk

Peugeot

Claus Sonne Linnedal, tlf: 3252 7777

linnedal@hotmail.com

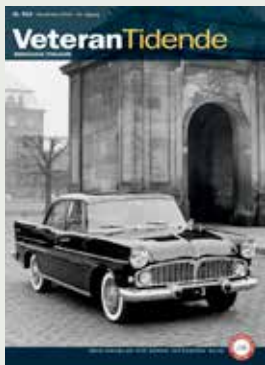
Køreselskabet for køretøjer fra før 1940

Lars Hartmann-Petersen, tlf: 4976 3388

larshartmann@hotmail.dk

Jørgen Sjøntoft, tlf: 2294 0135

ericavej39@gmail.com



Nr. 510 December 2018

Forside:

Kong Frederiks
Simca Présidence,
ca. 1960.

Artikel om Simca side 30.

Indhold:

Fra redaktionen	3
Aktivitetskalender	4
Velkommen til nye medlemmer	4
Klubaktiviteter – mødesteder	5-8
DVK Generalforsamling 2019	8
Julehilsen	9
Årets Emil 2018	10
Løvfaldsløb på Fyn	12
Teknikmøde i Nærum	13
Fredericiamessen	13
Nyt fra biblioteket	14
BeringsBilBilleder 30	15
Dyrt legetøj	15
Nyt fra MhS	16
Fotograf Peer Lauritzen	18
1968 – det store tilbageblik	20
Til Indian-træf i Frankrig	28
Simca – fra Fiat og Ford til...	30
En rejse til Østen – Jasada-museet	46
Fra arkivet – spørgsmål og svar	50
En meget mystisk Dodge	51
Invitationer	57
Køb & Salg	54
Bagklappen – Jaguar Mk II 340, 1968	56

Fra redaktionen

Herfra ønskes alle en rigtig god jul og et godt nytår! Jeg plejer at skrive på hele redaktionens vegne, men denne gang vil jeg gerne benytte lejligheden til at sige en stor tak til både mine medredaktører i redaktionsgruppen og de andre skrivende, mere eller mindre fast bidragydere. Vi er med VT kommet flot igennem 2018, med masser af solide motorhistoriske artikler samtidig med at vi har fået dækket DVK-klubstoffet og de fleste hjemlige bilbegivenheder i fin stil.

Det ser lyst ud for 2019. Der er flere, som er i gang ved tasterne. Og i redaktionsgruppen har vi flere større artikler under udarbejdelse, nogle på idéstadiet, andre er snart færdige, men ting tager jo tid.

Spørges der om vi mangler stof, så er svaret både ja og nej – for i princippet mangler vi altid stof. Især af den informative slags. Men vi er f.eks. også nede på "bagklapper". Der ligger nogle fotos på lager, men uden tekst! Og modsat også – for der ligger et par fine indlæg, der ikke kan bruges før vi har billeder i brugbar opløsning. Den typiske "bagklap-tekst" er på ca. 350 ord.

Vi håber at mange fortsat vil være med til at gøre VT til et godt klubblad!

-jmn.



VeteranTidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.
Oplag: 6200. ISSN 1600-8278

Redaktør:

Jens Møller Nicolaisen
Mars Allé 6, 2860 Søborg.
Tlf: 2046 2798
vt@veteranbilklub.dk

Annoncepriser:

1/1 side: 3.000,- kr.
1/2 side: 1.600,- kr.
1/4 side: 900,- kr.
1/8 side: 500,- kr.
10% rabat v. indrykning 3x eller mere.

I redaktionen desuden:

Morten Alstrup
Peter Bering
Jens Heldgaard
Erich Karsholt
Peter F. Lykkeberg
Uffe Mortensen
Erik Nielsen
Thom Bang Pedersen
Dorte Stadil
Leif Gr. Thomsen

Layout/produktion:

Møller Nicolaisen design, Søborg.
Tlf: 2046 2798 · jens@mn-design.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

Stof og deadline:

Redaktionelt stof sendes senest den 10. i måneden til redaktøren, gerne pr. mail: vt@veteranbilklub.dk. **Annoncer og invitationer** til klubbens kontor, senest den 10. i måneden. Dette gælder også gratis rubrikannoncer. Gerne via mail til: kontor@veteranbilklub.dk. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Indbydelser til DVK's løb og arrangementer optages gratis. Indbydelser til andre løb og arrangementer, hvor vore veterankøretøjer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

Indlæg i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller DVKs synspunkter.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

VT 511 /januar udkommer omkring 2. januar.

Deadline til dette blad: 10. december.



Møder, løb og arrangementer

Marts

Lørdag 23. DVK – generalforsamling. Egebjerg-Hansted Forsamlingshus, Egebjergvej 129, 8700 Horsens.
Info: Dorte Stadil, tlf. 4015 8008
email: dorte@stadil.net

Lørdag 30. Herning Messe. Info følger senere.

April

Lørdag-søndag 6.-7. Fredericia Bilmesse. Info følger senere.

Lørdag 13. Aars Stumpemarked. Info følger senere.

Maj

Lørdag 11. Paradekørsel til Bakken. Info følger senere.

September

Lørdag 28. Aars Stumpemarked. Info følger senere.

Oktober

Lørdag-søndag 19.-20. Fredericia Bilmesse. Info følger senere.

UDLAND

Maj

Onsdag 22. - Søndag 26. Fiva World Rally - Østrig. "Austria Classic 2019".
<https://world.rallyeorg.at/en/>

September

Torsdag 12. til Mandag 16. Goodwood. Info: Dorte Stadil, tlf. 4015 8008 - email: dorte@stadil.net

Arrangementer som afholdes på DVK-mødestederne findes på de følgende sider. Kig også i kalenderen på klubbens hjemmeside, da ændringer kan forekomme. Her finder du også en samlet og opdateret liste med samtlige arrangementer.

Velkommen til nye medlemmer:

Henning Theodor Pedersen	Godthåbsvej 6	7280 Sønder Felding	5126 9580	FIAT Uno 70 S	1988
W. Schneider og M. Sundall Fogh	Egevænget 31	6600 Vejen	2462 4061	FIAT Hymer	1986
Jes Fogh Hansen	Klampenborgvej 15C	2930 Klampenborg	4020 5772	"R" type	1953
Torben Stig Jensen	Adelgade 30A, 01	4400 Kalundborg	2147 7212		
Torben Toft	Ådalsparkvej 59, 02.tv	2970 Hørsholm	4011 9515		
Karin og Peder Jon Andersen	Gartnerhaven 8	2800 Kgs. Lyngby			
Poul Erik Nielsen	Vibeengen 40	3460 Birkerød	2968 4680	Heinkel Type 154	1959
Magni Jan Østergaard Larsen	Almevej 53	3230 Græsted		Ford T	1924
Emil Mørk Sørensen	Slotsfogedvej 1, 02. tv.	2400 København NV	2851 2997	Vespa 125	1965
Steen List	Thursø Alle 14	8600 Silkeborg		Morgan +8	1979
Bjarne Nyeland	Nordkorgvej 19	4490 Jerslev		Volvo PV 544	1965
Susanne Jacobsen	Prinsensgade 42B, 01	7000 Fredericia	4087 1486		
Visti Petersen	Vejrøvnæget 6	7000 Fredericia		FIAT Abarth 600	1970
Arne Aksglæde	Åbyvej 38	5762 Vester Skerninge	5136 6779	Citroën Ami 8	1974
Gert Bjergby Jensen	Frederiksvej 60, 01. tv	2000 Frederiksberg C	2018 5111		
Egil Jørgensen	Vandværksvej 26	4160 Herlufmagle	2482 0281	MG 1300 Mark II	1969
Heinrich Schmidt	Røllum Bygade 18	6200 Aabenraa	2449 8226	Porsche 924	1977
Gerhardt Weiss	Kløvermarken 4	6510 Gram	2943 3918	MG Midget Mark II	1965
Anette Østergaard	Haremarksvej 8	8723 Løsning	2894 4866	VW Buggy 1300	1979
Thomas Rohde	Gl. Holte Gade 34	2840 Holte	2013 8901	Citroën Mehari	1970
Henrik Igel	Nattergalevej 6	4671 Strøby Ladeplads	2077 6918	Jensen Interceptor	1975
Jens Blomgren-Hansen	Elmekrogen 8	3500 Hareskov	2486 0076	AC Cobra Replica	1966
Thomas Boren	Udsholt Strandvej 137	3230 Græsted	2033 1850		
Karsten Erik Larsen	Lerbjergvej 24	4470 Svebølle	5126 6003	Volvo 240 GL 2,3 ltr.1992	
Jesper Madsen	Galtenvej 17	8670 Låsby	4040 2145		
Hammam Albarazi	Nannasgade 5A, 03. tv	2200 København N	3131 8554	MB 200	1982
Arne Ladefoged Christensen	Syrenvej 28	7400 Herning	2332 7473	MB 230 CE	1982
Finn Eriksen	Søndergade 44	7490 Aulum	2149 8129	Dodge Brothers	1923
Lennart Blauenfeldt Andersen	Nordre Strandvej 49	3250 Gilleleje	4063 4602		
Jackie Christensen	Majsmarken 16	6771 Gredstedbro	6169 1471		
Tomasz Kociszewski	Krogårdsvej 3	2670 Greve	2830 0050		

Mødestederne



Amager

Amagergruppen udsender mail mv. når der afholdes arrangementer. Hvis du vil informeres så send en mail med oplysninger om navn og telefonnummer, så modtager du vores nyhedsbrev mv. Du kan også følge os på DVKs Facebookside.

Aktivitetsgruppen Amager
Amagerdvk.jbl@gmail.com



København · Nordsjælland Nærum

1. torsdag i måneden - klubmøde. kl. 18.30 spisning og mødestart kl. 19.30. Tilmelding til spisning: h.froberg@live.dk

December d. 6. Klubmøde. Julemiddag med det hele, ved kokkemand Henrik, samt julekonkurrence og hyggesnak! Husk tilmelding af jer selv også "gerne med sidevogn". Der plejer at være rift om klubbens stole så husk tilmelding i god tid!

Januar d. 3. Nytårskur med middag, skål i champagne, kransekage og en lille surprise.

Februar d. 7. Mødeaften med spisning, De glemte bilers ABC, foredrag Volvo part 2.

Marts d. 7. Mødeaften med spisning, De glemte bilers ABC, foredrag "Fars rutebiler i Nykøbing M. og eget mekanikerliv i 65 år om og med Flemming Lykke Bukkehave.

April d. 4. Mødeaften med spisning, de glemte bilers ABC og foredrag "Det arbejdes der på"!

Kim Polte, tlf. 26134229
kimpolte@hotmail.com

3. torsdag i måneden: Café- og teknikaften kl. 18.30. Tilmelding til spisning til dorte@stadil.net Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

December d. 20. Ingen teknikaften, vi ønsker blot God jul.

Januar d. 17. Karl Aage Andersen fortæller om sine små hjemmebyg-

gede motorer. Han laver alt selv, selv tændrørene. Tilmelding til spisning, se ovenfor.

Februar d. 21. Palle Murmann fortæller om MB 300 SLR og om sin deltagelse i Mille Miglia, og lidt om Sir Stirling Moss og Dennis Jenkinson der også deltog. Tilmelding til spisning, se ovenfor.

Marts d. 21. Jørgen Sjøntoft kommer igen, og denne gang handler det om justering af tænding og kontrol af strømfordeler. Tilmelding til spisning, se ovenfor.

Bent Friis, teknikaften,
tlf. 61352211



Nordsjælland Mårum

Klubmøde 2. onsdag i måneden kl. 19.00. Kom i gammel bil! Værkstedsaftener: Andre onsdage kl. 19.00. Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

December d. 5. Værkstedsaften.

December d. 12. Kl. 18.00 Julefrokost bemærk tidspunkt.

December d. 19. Værkstedsaften. Sidste i år – gløgg og æbleskiver.

Januar d. 9. Nytårskur, champagne og kransekage. Vi skal snakke aktiviteter i 2019.

Januar d. 16. Værkstedsaften. Første i 2019.

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220.
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk



Midtsjælland Mulstrup

3. tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00. Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig ajour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

December d. 18. Julefrokost. Invitation her i bladet.

Mødestedsleder Jan Lemming,
tlf. 2288 3829.
jan.lemming@email.dk



Vestsjælland Løve

Mødested Løve er åben alle tirsdage kl. 19.00-22.00. Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

Vi har en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

December d. 4. Julehygge med gløgg og æbleskiver. Ingen tilmelding.

December d. 11. Almindelig møde-aften.

December d. 18. Film og foto.

December d. 25. Julelukket.

Januar d. 1. Nytårslukket.

Januar d. 8. Nytårskur. Champagne og kransekage. Hvad skal der ske i 2019? ▶

Mødestederne



Januar d. 15. Almindelig mødeaften.
Januar d. 22. Film og foto.
Januar d. 29. Besøg af medlemmer med førkrigsbiler.

Kurt Plith, tlf. 2029 6605
postmaster@plith.dk
www.dvk-loeve.dk



**Nordvestsjælland
Holbæk**

**Den 3. onsdag i måneden - klubmøde kl. 19.00.
Ringstedvej 112, 4300 Holbæk.**

December d. 19. Intet klubmøde.
Januar d. 16. Nytårskur med bobler, quiz og hygge.
Februar d. 20. Klubmøde.

PS: Ønsker du som medlem i det nordvestsjællandske at modtage nyheder og info om møderne mv., så send en mail til Matthies Nissen - så er du med - og får del i de gode tilbud.

Matthies Nissen, tlf. 40165486
e-mail: moganissen@youmail.dk
Ole Juel, tlf. 26837152
e-mail: ole.dkw@privat.dk



**Østsjælland
Klippinge**

**4. tirsdag i måneden kl. 19.00.
Nygade 3, 4672 Klippinge**

December - ingen møde grundet julen. Jeg ønsker alle en glædelig jul.

Januar d. 22. Ingen baghjul-kom-sammen med vi holder Nytårskur på mødestedet.

Kai Wredstrøm, tlf. 56578205.
angliakai@dukamail.dk



**Sydsjælland
Engelholm**

**3. onsdag i måneden fra kl. 19.10.
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje.
Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen. Nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne.**

December d. 19. Julelukket.
Januar d. 16. Historier og billeder fra sidste år og snak om dette år.

Peter Bering, tlf. 55996089.
pb@arkitektbering.dk



Fyn

Sidste tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00, samt i vinterhalvåret cafe- og biblioteksaften den 2. tirsdag kl. 19.00 hvis ikke andet er anført. Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

December d. 11. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Januar d. 8. Nytårskur. Mødestedet giver champagne og kransekage.

Januar d. 29. Klubaften. Forslag til 2019. Hvad skal der ske i det nye år? Kom med forslag!

Februar d. 12. Cafe og biblioteksaften.

Bjarne Hansen, tlf. 25793131.
vivi-m-hansen@hotmail.com
www.dvk-fyn-broby.dk



**Sønderjylland
Aabenraa**

**2. torsdag i måneden kl. 19.30.
Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.**

Du kan læse mere på DVK Aabenraa
www.dvk-aabenraa.dk.

December d. 13. Julefrokost kl. 19.00 - ca. 22.00. Forventet kuvertpris ca. 150 kr. inkl. en øl/vand og en snaps samt efterfølgende kaffe. Medbring en gave til værdis af ca. 20-30 kr. til pakkeleg.

Bindende tilmelding til Frits på tlf. 2264 2909 eller mail liseogfrits@johansens.info

Januar d. 10. Klubmøde. Nytårskur. Der serveres champagne og kransekage og vi ønsker hinanden et godt nytår. Kuvertpris 25 kr. pr. person.

Frits Johansen, tlf: 22642909
e-mail: liseogfrits@johansens.info



**Sydvestjylland
Skjoldbjerg**

**Sidste torsdag i måneden kl. 19.00.
Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg,
6623 Vorbasse.**

Veterantræf hver mandag. Kl. 18.00. Ved klubhuset i Skjoldbjerg. Fra april til 28. august.

December: Intet klubmøde. Vi ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår.

Ib Rønne tlf. 2280 8112
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bent Højvang, tlf. 21811288
bentinger@stofanet.dk



**Vestjylland
Ulfborg**

**3. torsdag i måneden kl. 19.00.
Industriarealet 10, 6990 Ulfborg.**

Carsten Andersen. Tlf. 61469740
Sussi Andersen. Tlf. 23260562

Februar d. 21. Kinesisk Rallyaften.
DVK inviterer til foredrag med Inge
og Troels Nielsen – Team Ole Time.
Pris kr. 30,- inkl. kaffe/te + kage. Til-
melding senest 14-02-2019.

Sussi og Carsten Skovgaard Ander-
sen, tlf 6146 9740.

c.s.andersen@post.tele.dk

Du kan tilmelde dig vores elektro-
niske nyhedsbrev ved at sende en
mail til nsunuser@gmail.com



**Syddjylland
Lillebælt**

**2. torsdag i hver måned - klubmøde
kl. 19.00.**

**Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27,
7000 Fredericia.**

December d. 6. Julefrokost på Hotel
Fredericia.

Januar d. 10. 2019. Nytårskur.
NB fra kl. 18.00.

På www.dvk-lillebaelt.dk opdateres
vore aktiviteter løbende.

Følg altid med på vores hjemmeside
DVK Lillebælt, eller DVK's hjemmesi-
de under mødestedet Lillebælt.

John Andersen, tlf. 29782909

ja-ryesgaard@c.dk

www.dvk-lillebaelt.dk



**Østjylland
Uldum**

**2. tirsdag i måneden kl. 19.00.
Skolegade 25, 7171 Uldum.**

**Til alle møder på Møllen kan købes
kaffe, boller, øl og vand.**

December d. 11. Vi gentager tra-
ditionen med julefrokost på Uldum
Mølle kl. 18.00 - Invitation inde i bla-
det. Reserver datoen til en hyggelig
aften, og husk tilmelding inden d. 2.
december til Frede eller Jens.

Januar d. 8. 2019. Det nye år indle-
des med nytårskur og en snak om
året der er gået – og gerne også
med nye ideer til 2019.

Februar d. 12. Klubmøde. Kom ger-
ne med forslag til indlæg.

PS: Medlemmer i det midt-østjy-
ske er velkomne på vores mail-liste,
som udsendes med nyheder og info
om møderne m.v. – send en mail til
Jens Heldgaard – så er du med – og
får del i de gode tilbud.

Frede Søndergaard, tlf. 29906780.
frede.sondergaard@gmail.com

Erik Hougaard, tlf. 40340049.
k.e.hougaard@mail.dk

Jens Heldgaard, tlf. 30562299.
heldgaard8700@gmail.com

**Sydvestjylland
Vesterhede**

**Sidste mandag i måneden kl.
19.00, dog ikke i december måned.
Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig.**

Den anden torsdag i måneden hol-
der jeg mit værksted åbent. Med-
lemmer kan ringe og fortælle om de
problemer de har, og om de ønsker
forplejning. Folk må også godt kom-
me og snakke.

December: Intet klubmøde - God Jul
Følg med på: www.dvk-vesterhede.dk
– der kan ske ændringer samt kom-
me arrangementer med kort varsel.

Ove H. Iversen tlf. 23950721,
ove.iversen@bbsyd.dk



**Midtjylland
Herning**

**1. mandag i måneden kl. 19.00.
AUTO GALLERIET, Industrivej 1a,
7400 Herning.**

Til DVK medlemmer bosiddende i Vi-
borg-Silkeborg-Ikast-Brande og Her-
ning kommuner: Hvis I har lyst til
at modtage invitation til vore arran-
gementer hver 1. mandag i måne-
derne via e-mail eller SMS send da
dit mobil nr. og e-mail adr. til villy@vejnoe.dk
eller mob. nr. 2991 0179.
Vi vil glæde os til at se jer. Hvis ikke
andet er aftalt er mødestedet altid
Autogalleriet.

December d. 3. Synshal besøg, Ap-
plus, Svanekevej.

Villy Vejnø, tlf. 29910179
villy@vejnoe.dk

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk

Mødestederne



Østjylland
Ristrup

**1. tirsdag i måneden - klubmøde
kl. 19.30.**

**Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39,
8471 Sabro.**

Mødestedet tilbyder at man kan få en nyhedsmail med de sidste nye tiltag i Århusområdet. Tilmelding sker via www.dvk-ristrup.dk eller mail til: info@dvk-ristrup.dk. Det giver os bl.a. mulighed for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

December d. 4. Julefrokost fra kl. 18.30.

Morten Kræmmer, tlf. 40275813
Morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, tlf. 86923943
www.dvk-ristrup.dk



Nordjylland
Sindal

**3. tirsdag i måneden - klubmøde
kl. 19.00.**

Sindal Lufthavnsbygning, Taagholtvej 170, 9870 Sindal.

December d. 11. Juleafslutning i stuehuset på "Vanggård" kl. 18.00. Afsæt tiden, I hører nærmere.

Januar d. 15. Vi mødes i de nye lokaler og får en snak om fremtiden.

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund og
Thorben Damsgaard

Thorben Damsgaard,
tlf. 2149 1841
thorben@elleham.dk
www.dvknord.dk



Generalforsamlingen 23. marts 2019

Valg af kandidater

§ 7.5 En oversigt over hvilke kandidater, der er på valg, og hvilke kandidater, der genopstiller, skal offentliggøres i Veteran Tidende inden udgangen af december.

Vest:

Kristian Nørgaard Gravesen
Jens Heldgaard

Øst:

Dorte Stadil
Ib Rasmussen

Valg af suppleanter

§ 11.13 Der vælges to suppleanter, henholdsvis en fra øst og en fra vest. De vælges for en toårig periode, således at suppleanten fra øst er på valg i lige årstal, og suppleanten fra vest er på valg i ulige årstal.

Vest: Torben Olesen

Forslag

§ 7.6 Forslag til bestyrelseskandidater skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og skal offentliggøres sammen med dagsordenen.

§ 7.7 Forslag fra medlemmerne, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og fremgå af dagsordenen til generalforsamlingen.

Vedtægtsændringer § 15

§15.1 Forslag fra medlemmerne om ændring af klubbens vedtægter skal være bestyrelsen i hænde inden udgangen af december og kan alene behandles på en ordinær generalforsamling.

Bestyrelsen
Dorte Stadil



Glædelig jul!

Kære medlemmer i Dansk Veteranbil Klub!

Jeg vil på bestyrelsens og egne vegne ønske jer alle en rigtig glædelig Jul samt et godt og lykkebringende 2019.

Jeg ved at der er mange der ligesom jeg, som synes at året bare er fløjet afsted og at der er for få weekender til at man kan nå det hele. I hvert tilfælde i køresæsonen, og især i år, med det fantastiske vejr vi har haft.

Der har været aktiviteter på alle mødestederne og det har ikke skortet på arrangementer og løb over hele landet. Hvis man går ind på vores hjemmeside nu, ja, så begynder invitationer til 2019 at komme, så der er meget man kan glæde sig til at deltage i, i 2019. Klubben fylder halvrundt – 65 år, det må vi også se at fejre på en eller anden måde.

Vi, DVK, har i 2018 afholdt bl.a. Styrkeprøven, et løb for køretøjer fra før 1926, med rekorddeltagelse, 92 køretøjer. Løbet var lagt i trygge hænder hos Kræn Hjortlund og Thorben Damsgaard. Deltagerne fra Danmark, Norge og Sverige, samt et enkelt køretøj fra Tyskland, nød et veltilrettelagt løb i spændende omgivelser omkring Frederikshavn. Stor tak til Kræn og Thorben.

Som man kan læse andet sted i bladet, er folk virkelig blevet opmærksom på hvor vigtigt det er at bevare bilhistorisk materiale for eftertiden. Vi har i årets løb modtaget kassevis af materiale, som det faste bibliotekshold har fået registreret. Modtagne billeder er lagt i hænderne på Uffe Mortensen, og mange af tingene har ligget til grund for de mange spændende artikler der har været og kommer i VT.

Veteran Tidende, som er klubbens største aktiv, kommer i postkassen 12 gange om året. Et utroligt flot og alsidigt blad, hvis jeg selv skal sige det, som Jens Møller Nicolaisen er redaktør for. En stor tak til Jens, men sandelig også til alle hans trofaste skribenter, som gang på gang leverer materiale og billeder til bladet. Men husk, alle jer ude omkring i landet, kom med indlæg eller bidrag, så vi får et godt og afvekslende klubblad!

Jeg vil benytte chancen til at sige tak til alle jer der holder hjulene i gang rundt om i landet – uden jer var der ikke noget DVK!

R rigtig glædelig jul og på gensyn i 2019, ét eller andet sted i vores dejlige land.

Dorte Stadil.



Årets Emil 2018

Anders Ditlev Clausager

Den ubetinget fineste hædersbevisning vi har inden for DVK's rammer er Årets Emil. Den gik i år (omsider) til Anders Ditlev Clausager. Som altid blev det fejret hos DVK i Nærum, ved et hyggeligt og festligt arrangement, hvor vi traditionen tro også markerede klubbens fødselsdag, med deltagelse fra øst og vest. Her er vor formand Dorte Stadils tale til prismodtageren – og forsamlingen.



I dag - lørdag den 3. november - kan vi fejre klubbens 64-års fødselsdag, og for 15. gang uddeles Årets Emil.

Årets Emil blev indstiftet i 2004 af den daværende bestyrelse i anledning af klubbens 50-års jubilæum og samtidigt 40-året for Ole Emil Riisagers engagement med klubbens medlemsblade, først Bilhistorisk Tidsskrift og senere VeteranTidende.

Årets Emil pris, bliver således for 15. gang tildelt en person, for som der står i fundatsen: "For betydelig indsats inden for forskning i eller formidling af dansk motorhistorie"

Årets Emil er på flere måder noget

særligt. Prisen skal gives til en person, der har ydet en særlig indsats for bevarelse og formidling af motorhistorien i Danmark. Det kan man gøre på mange måder. De 14 tidligere prismodtagere har enten samlet interessante køretøjer, og skabt museer, eller gjort sig bemærket med historieskrivning. Tusindvis af ord, flere hundrede artikler og bøger med viden og dokumentation om dansk og udenlandsk bilhistorie. Alt sammen noget som gør os klogere og inspirerer os, samt opbygger et meget stort arkiv som både nutidens og fremtidens historieforskere kan dykke ned i, og som kan danne grundlag for formidlingen fremover.

Vores hæderspris, Årets Emil, er en hyldest til Ole Emil Riisager, som har efterladt sig et tydeligt spor i dansk bilhistorie og også en hyldest til årets prismodtager.

Årets prismodtager forlod Danmark i 1974, og rejste til England for at læse på Royal College of Arts i London. Der blev han uddannet billedsigner. Han blev ansat hos VW i Wolfsburg, som hidtil ikke havde

haft designere ansat. Der var han ansvarlig for en kassevogn samt en stationcarudgave af Polo.

Der var for kedeligt i Wolfsburg, hvor folks bilinteresse mest drejede sig om at vaske bil lørdag formiddag. Han blev ansat hos Austin i Birmingham, men det var der ikke meget fremtid i, så han flyttede videre til BL museet i Gaydon, senere omdøbt til British Heritage Museum, hvor han blev chef for arkivet. Han var i Gaydon i en årrække inden han blev headhunnet til Jaguar hvor han blev chef for deres historiske arkiv. Det arbejde beholdt han til 2012.

Ved siden af sit arbejde læste han historie og blev i år 2000 magister i historie.

Gennem alle årene har han været en flittig skribent og har skrevet eller været medforfatter til 20 bøger om biler og bilhistorie. Årets modtager, er utvivlsomt den mest internationalt anerkendte danske bilhistoriker.

Han har været medlem af Veteran Car Clubs dateringsudvalg og er i dag én af ildsjælene bag Society of



Fotos: -jmn

Automotive Historians, som bl.a. har til formål at udveksle og formidle motorhistorisk viden på tværs af landegrænser.

Kigger man godt efter på vores eget bibliotek i kælderen, finder man selvfølgelig mange af hans bøger. Bøger omhandlende f.eks. Jaguar, Sunbeam-Talbot og Volvo, og i Bilhistorisk Tidsskrift og VT findes et utal af artikler, skrevet gennem mange år. Så sent som i oktobernummeret kan vi læse en stor og fyldestgørende artikel om Jaguar XJ6. Fælles for artiklerne er, at man kan være sikker på indholdet: korrekte oplysninger og informationer – som kommer direkte fra kilden.

Det kan kun undre, at årets prismodtager ikke for længst har fået Årets Emil – for selvom intentionerne er at hædre en person der har gjort en særlig indsats for forskning i og formidling af dansk motorhistorie, så har denne mand med sine enorme bidrag inden for området generelt gjort os klogere – også fra et dansk synspunkt: ikke bare generel viden om de biler vi kører i, men også helt konkret om danske forhold. F.eks. i form af artikler, som den vi bragte i VT496 om Engelske biler i Danmark 1945-54. 13 sider med detaljerede tabeller og præcise tal for eksporten til Danmark fra England. Et kerneeksempel på fremragende formidling.



Årets modtager har fået flere priser for sit arbejde – hans bog om Wolsley fra 2016 har modtaget hele tre: Montagu-prisen fra Guild of Motoring Writers, Sedgewick-prisen og endelig Cugnot-prisen som uddeles af Society of Automotive Historians.

Så nu er det på tide, at han også modtager den højt eftertragtede Emil Pris.

Derfor er det med stor glæde at jeg kan give Årets Emil 2018 til Anders Ditlev Clausager!



-Hej Bøje, skal du med til havs?
- Er du gal Kaj, der er veteranbilløb om en halv time!



Løvfaldsløb på Fyn

Tekst: Jørgen Kastrup. Foto: Kirsten Nielsen og Ruth Kastrup.

Vækkeuret ringer, klokken er 7.00, hvad nu? Det er jo lørdag. Åh ja, det er jo i dag Løvfaldsløbet afvikles. Skubber lidt til konen, så står vi op. Et hurtigt bad og så i tøjet. Hunden Sigurd bliver hurtigt luftet mens konen laven en kop the til mig og en kaffe til sig selv der indtages mens morgenavisen skimmes for interessante nyheder.

Klokken er nu blevet 8.20 og vi sætter os i Mercedes'en, smutter op på tanken og fylder bilen op med benzin. Det er en pragtfuld morgen med høj sol og klar himmel, og kursen bliver sat mod klubhuset i Broby hvor morgenmaden venter og hvorfra turen starter.

Ankommer præcis kl. 9.00 til en gårdsplads fyldt med 32 andre skinnende veteranbiler og 61 veloplagte personer, der alle ser frem til en dejlig dag. Opdager, at nogen er stået endnu tidligere op idet de er kørt

hele vejen fra Spjald ved Herning og Fredericia for at deltage.

I klubhuset er dækket et super ta'selv morgenbord: Bjarne byder velkommen og folk går i gang med morgenmaden og hyggesnak over bordene. Alle taler om hvor heldige vi er med det fine vejr, de seneste reparationer og justeringer på bilerne og om der mon er billig strikkesgarn at købe på Stofmøllen, som er første stop på turen.

Kl. 10.00 blev der blæst til afgang, og turen gik så over Brobyværk, gennem Sandholt Gods, sydvest om Arreskov Sø forbi Holstenshuus Gods, gennem Pejrup til Stofmøllen på Svendborgvejen. Her blev de mange biler linet op med front mod Svendborgvej, hvor de skinnede i al deres pragt med den smukke mølle som baggrund, medens der blev indtaget drikkeelse, tisset og set på stoffer (altså tøj).

Efter en halv times pause gik turen forbi Nakkebølle Gods, Nakkebølle Sanatorium, Fjellebroen ad den smukke vej langs sydkysten af Fyn, forbi Ballen Havn til Rantzausminde, Egense til broen over Svendborgsund til Tåsinge, hvor vi slog en lille sløjfe mod Bjernemark til Bregninge og Bregninge Mølle.

Her blev der indtaget en lækker svinesteg med Waldorffsalat, agurkesalat, små smørstegte kartofler og tyttebærmarmelade. Desserten var flødeisrand med jordbær, alt indtaget i 1. og 2. sals højde, med udsigt over Tåsinge, der tog sig godt ud i det fine vejr. Her takkede Bjarne af "for i dag" og man skiltes efter en dejlig dag gennem et smukt landskab.

Stor tak til Vivi og Bjarne for et godt arrangement.



Teknikaften

På månedens teknikaften i Nærum, den 3. torsdag i måneden, kom John Øhlers og gav gode råd om hvad man skal undersøge, hvis ens bil pludselig går i stå ude på landevejen. Der kom også en masse gode råd fra salen, og ja, det første forslag var selvfølgelig: Check Benzin!

Tak til John for en hyggelig, lærerig og underholdende aften!

-ds.

Det udleverede dokument bekræftede forslaget om kontrol af benzinen. Råd nummer 1!

Selvhjælp ved motorstop	
1	Kontroller, om du er sikker på, at der er benzin på tanken.
2	Sæt tændingen til.
3	Træk midterste ledning ud af strømfordelerdækslet og hold den 2-5 mm fra bøjlen, som fastholder tændspolen.
4	Drej motoren enten med starteren (dette kræver en hjælper) eller med hånden ved at dreje på remakiven. Der skal nu springe en gnist fra det afmonterede tændkabel til holderen på spolen. Sker dette ikke, afmonteres strømfordelerdækslet, og platinerne kontrolleres. De skal under alle omstændigheder åbne, når fiberklødsen på kontakttarmen træder på een af knasterne på fordelerskallen.
5	Juster således, at der bliver en afstand, hvis dette i forvejen ikke er tilfældet. Punkt 4 prøves igen.
6	Springer der nu en gnist, monteres strømfordelerdækslet og ledningen midt i dette igen, og vognen skulle starte.
7	Hvis dette alligevel ikke skulle være tilfældet, afmonteres benzinalangen eller røret til karburatoren, og motoren drejes atter.
8	Kommer der ingen benzin ud af slangen, kontrolleres dækslet over benzinpumpen for tæthed. Hvis dækslet er løst eller støvt, fastspændes det, og motoren drejes igen.
9	Kommer der stadig ingen benzin, løsnes benzinpumpen ganske lidt. Der vrækkes med den, og den fastspændes igen. Motoren drejes atter, og kommer der nu benzin ud af den afmonterede slange, monteres denne igen, og vognen skulle gerne starte.
10	Er dette stadig ikke tilfældet, er der kun en udvej tilbage, men den er til fods.

Held og lykke!



Oktobermessen i Fredericia

Vores messestand i Fredericia havde fået en ansigtsløftning. Nyt gulvtæppe og 3 flotte telte, som er betydelig lettere for team Lillebælt at sætte op og tage ned. Alt fungerede fint, og som man kan se på et af billeder, kunne medlemmer i ro og fred pakke deres indkøbte varer, og hente ting de havde opmagasineret. Teltene gav dejlig meget plads og ro til alle de trofaste kaffebryggere, og siddepladser omkring bordene var

det samme som før, til tider kunne vi dog godt bruge mere plads, men det er et luksusproblem.

Stemningen var i top og snakken gik lystigt. Tak for besøget og en særlig tak til alle hjælperne og tak til Jørgen Marius Madsen for lån af den utrolig flotte Ford Anglia, som var udstillet på standen.

På gensyn 6. & 7. april 2019!

-ds.





Nyt fra biblioteket

Vi skylder Erik Morsing, informationschef hos Opel, en stor tak for de 7-8 kasser Opel/Saab/GM-materiale, han har samlet, læs reddet, til DVK.

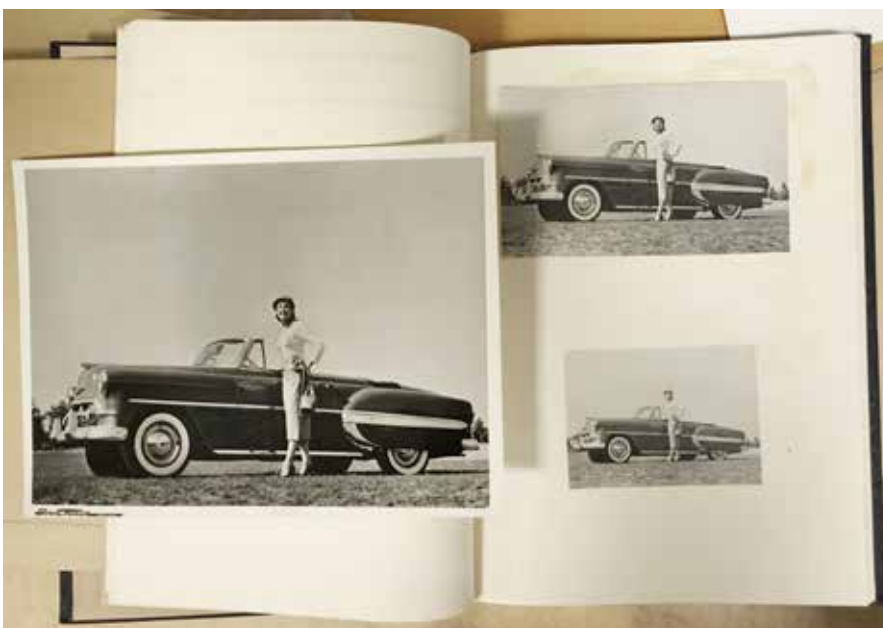
Baggrunden er, at Opel Automobile i Tyskland har solgt Opel Danmark til Interdan gruppen, der fremover skal varetage importen af Opel biler til Danmark. Dette ventes at ske pr. 1/12 2018.

Som Erik siger, har den nye importør givet udtryk for, at de ikke ønsker denne type historiske materiale med til den nye lokalitet, så han og hans kollegaer fandt det naturligt at bede os om at håndtere det på bedste vis.

Materialet omfatter bøger om Opel og Saab, brochurer, et par ældre filmruller, pressemeddelelser, nogle værkstedshåndbøger til ældre Opel-modeller, originale typegodkendelser fra 1950'erne samt plaketter og diplomer vundet f.eks. ved Årets Bil i Danmark og andre udmærkelser. Noget af materialet er fra General Motors Danmark, som selskabet hed frem til 2008.

Det er et utroligt spændende materiale, især alle Opels pressemeddelelser, der er indbundet fra 1952 til 1980, heri kan man læse hele deres historie.

Dorte Stadil.



Med samlingen af pressemeddelelser har vi nu fået historierne bag mange af de fotos vi allerede havde i DVK's arkiv!



BeringsBilBilleder 30

I 1985 havde Erik Dinesen foreslået Niels Jonassen, at de skulle lave et herregårds-løb på Sjælland. Dinesen havde som gods-ejer forbindelse til en række kollegaer, som ville lade deltagerne og bilerne besøge de-res gårde og køre på nogle af deres private veje. Det omfattede blandt andet en lang tur på skovveje mellem Holsteinborg og Fy-rendal med greven forrest. Billedet er fra Borreby, hvor der var pause og rundvisning

på herreborgen. De fleste af deltagerne var fra Københavnsområdet; det gælder i hvert fald dem, der er på billedet, hvor de fleste af vognene også er fra 50erne: Fra venstre ses Søren Ahrensburgs Morris Eight saloon fra 1938, Lars Hanssons 1953 MGA på vej ud efter Jens Chr. Jensen i 1954 Morris Oxford. Til højre ses snuden af Pehrsson Opel Kapitän bag Stephen Findlaters Jaguar Mk.VII årgang 1953.

-pb.

Dyrt legetøj...!

Fra Hans Hedegård, Frederiksberg Auktionshus, har vi modtaget en mail med billedet af det lille Folkevognsrugbrød. Denne gamle danske Teknobil er ekstremt sjælden på grund af reklamen. Den blev solgt til en udenlandsk samler, der bød pr. telefon. Prisen blev en verdensrekord: 86.250,- kr.

Den tidligere verdensrekord var på 68.750,- kr. for en Teknobil – der for to år siden også blev solgt af Frederiksberg Auktionshus.





Nyt fra MhS

Drømmen om et realistisk afgiftssystem

I sommeren 2017 havde vi i Motorhistorisk Samråd et skarpt fokus på at få ændret lovgivningen omkring registreringsafgifterne på veterankøretøjer, vi havde også et fokus på at få nedjusteret det såkaldte brændstoffillæg, og ikke mindst ønskede vi en ændring af aldersgrænsen fra 35 til den 30 års grænse der er gældende de fleste andre steder i EU.

Vi havde i god tid før det skærpet vores argumentation, og på flere møder havde vi præpareret politikerne på Christiansborg med vores holdninger. I flere høringssvar, fremmøde for det skattepolitiske udvalg, ja sågar et møde med Skatteminister Karsten Lauritzen havde vi brugt til at fremføre det behov vores medlemmer havde sagt vi skulle holde fokus på, ved et gruppearbejde på vores årsmøde; En enkel, gennemskuelig og retfærdig registreringsafgift for veterankøretøjer.

MhS forslag var levedygtigt, men ikke godt nok

Efterhånden som vi kom ud på efteråret 2017, og tiden nærmede sig for Regeringens aftale om det kommende års finanslov, og deri en aftale om ændring af registreringsafgifterne for alle biler, fandt vi at MhS var så tæt på begivenhedernes centrum, at vores forslag, efter egen vurdering, var levedygtigt.

Motorhistorisk Samråd havde et forslag, der i alt sin enkelhed gik ud på en enhedsafgift på 5.000 kr. for

alle veterankøretøjer. Vi mente ikke det ville være retfærdigt at foreslå en højere afgift, da mange så ville opleve en afgiftsforhøjelse. Vi mente også at en enhedsafgift var god medicin for et SKAT, der havde nok af andre ting at bekymre sig om end det her lillebitte område.

Det viste sig så at politikerne ikke ville understøtte vores ide. Motorhistorisk Samråd blev sendt hjem med særligt to forhold forhandlingsdeltagerne ikke kunne se sig selv i: Lav enhedsafgift på dyre luksusbiler, og den potentielle miljøbelastning, de så ved flere gamle biler på vejene. Politikerne sagde til os, at man ikke kunne retfærdiggøre hvis dyre sportsvogne og luksusbiler skulle slippe afsted med en billig afgift på 5.000 kr. Man var også bange for at den billige afgift ville betyde at nogle ville vælge en 35 år gammel bil til daglig transport.

Et år med hjemmearbejde i Motorhistorisk Samråd

Den tilbagemelding måtte vi tage til efterretning og har derfor arbejdet med et nyt forslag det seneste års tid. Vi er nu ved at være fremme til en ny omgang finanslovsforhandling her i 2018, og har derfor, med fornyet rettid omhu, præsenteret de folkevalgte for et revideret forslag. Det nye forslag tager hånd om politikerens ønsker blandt andet til miljøet, og om at statskassen ikke skal blive for slunken. Vi bliver nødt til at gå på kompromis med kompleksiteten og gennemskueligheden, men mener dog vi har en model der er bety-

delig mere enkel for både køretøjs-ejere og Motorstyrelsen at arbejde med end den hidtidige.

Vi ved fra Finansministeriet, at Statens årlige provenu på afgiftsområdet for veterankøretøjer samlet er 22 mio. kr. Vi ved også at der kommer 1.000-1.100 køretøjer ind om året der er ældre end 35 år. Fra nylige undersøgelser ved vi også at de yngste veterankøretøjer, oftest vil køre flere årlige kilometer end de ældste.

Behovet for en udgiftsneutral løsning

Den overordnede ide med vores forslag er derfor at konstruere en model der baseret på bilens nypris, og som fordeler sig så de yngste bilmodeller betaler forholdsmeget mere end de ældste, og hvor vi gør op med bestemmelsen om 40% brugsværdi der har været grundlaget i mange år, men som ikke er korrekt i forhold til det reelle forbrugsmønster. Med data fra Motorstyrelsens seneste 4 års importsager, vil vi så kunne fremstille en model, hvor man med statens 22 mio. kroners provenu kan skabe en udgiftsneutral løsning.

Den første parameter er nyprisen

Motorhistorisk Samråd vil samle alle de nybilpriser der er offentligt tilgængelige, for eksempel fra Bilårbogen og Bilrevyen, og med det lave en offentlig søgebar database. Den vil placere alle de mest almindelige bilmodeller i cirka 5 kolonner, hvor dem i kolonne 1 så skal betale (måske) 2.000 i samlet afgift, og dem i kolonne 5 skal betale (måske) 50.000 i samlet afgift.

Den anden parameter er brugsværdien

Jo ældre et veterankøretøj er, jo mindre anvendeligt er det til daglig kørsel. Derfor bør der være en afskrivning af brugsværdien i 10% intervaller. Man starter her måske med 50%, der efter en nedskrivning til 40%, så 30%, 20%, og så videre. Når man når ned på 70 år, vil køre-

tøjet have en effektiv brugsværdi og afgift på 0 kr. Det tillæg til registreringsafgiften vi har i dag, efter bilens brændstofforbrug, får samme nedskrivning i 10% intervaller (altså 200 kr. pr. interval), som den nedskrivning der er på brugsværdien. Se gerne nedenstående skema.

Sådan vil man kunne bruge vores afgiftsmodel

På en tysk salgsside ser man den lækreste Ford Taunus, lige den model farfar havde som firmabil, og i samme brune metallic-farve. Man finder databasen der er tilgængelig på nettet. Fremsøger modellen i kolonne 2, og ved derfor at nyprisen er xx kroner. Da det er en 82'er og altså en af de yngste modeller, så

ved man at det beløb skal reduceres med 50%, og tillægget fremgår af skemaet. Man ved også, at hvis nu man i stedet for at søge afgift, så passer på den nogle år mere, så kan man vente med at indregistrere den, hvorefter brugsværdien og tillægget vil være faldet yderligere.

Med velvillig hjælp fra Motorstyrelsen og Skatteministeriet, har vi for nylig modtaget et stort excel-regneark med alle afgiftsafgørelse for de seneste 3 år. Den store mængde data er vi i skrivende stund i gang

med at kategorisere og sortere. Vi arbejder benhårdt på at kunne præsentere den færdige model, for de delegerede på Årsmøde 2018, i Midtelfart.

Det har været benhårdt at komme her til med vores nye forslag, men det er først nu det mere alvorlige arbejde starter, at overbevise politikerne om at det er på tide med paradigmeskifte på veteranbilsområdet.

*Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder*

Alder	% afskrivning	Brændstoffillæg
35-40 år	50%	1000 kr. / 16 km/l.
40-45 år	40%	800 kr. / 16 km/l.
45-50 år	40%	600 kr. / 16 km/l.
50-60 år	40%	400 kr. / 16 km/l.
60-70 år	40%	200 kr. / 16 km/l.
- ældre end 70 år	0%	0 kr.



En mail til redaktionen

Jeg har længe haft lyst til at fotografere TA'eren under "Paddehatten", som Arne Jacobsens benzinstation også kaldes. Jeg mener, at den stod færdig i 1938. Altså MG TA 1938 og original arkitektur: 1938: Det er da smukt! Og så var muligheden der i år i det dejlige vejr. Og så finder jeg i oktobernummeret af Veteran Tidende på side 3 næsten det samme billede, men med de originale benzinstandere. Morsomt!

Med venlig hilsen - Henrik Mohr

Svar:

Tak for det utroligt flotte billede! Ifølge Carsten Thaus og Kjeld Vindums store bog om Arne Jacobsen, er tankstationen tegnet i 1936 og taget i brug i 1937.

-red./jmn.



Bag om fotograf Peer Lauritzen

Dansk Veteranbil Klub har fået doneret en ret stor samling af Peer Lauritzens billeder af veteranbiler. Der er omkring 1500 negativer som skal scannes, og desuden mange billeder som Peer har fremkaldt i sit eget mørkekammer. Desuden vil DVK

også i nær fremtid modtage en samling af fotoapparater, som har været brugt af Peer gennem tiderne. Tanken er at udstille dem sammen med det udstyr som klubben har arvet fra Ole Emil Risager. Peer og Ole Emil var i øvrigt rigtig gode venner.

Peer Lauritzen er født den 6 oktober 1922 og bor i dag i en beskyttet bolig i Kokkedal. Han er ud af jernbanefamilie idet både far, bedstefar og oldefar var ansat ved jernbanen.

Peer voksede op i Roskilde på samme tid som Lise Nørgaard, og skæbnen ville at de senere blev kolleger i det Berlinske Hus. Peers far var ansat på jernbanestationen i Roskilde og han var en ivrig fotograf, og har derfor inspireret Peer til at interessere sig for fotografering. Peers far havde den overbevisning, at når man fotograferede, måtte man ikke gå ned på udstyr, og derfor var han også en af de første der tog billeder i 24X 36 m formatet i 30'erne med

et Leica kamera. Jernbanelønningerne var dengang små, så det indkøb var bestemt ikke populært i familien. Hans negativer er heldigvis bevaret hos Nordsjællands Jernbaneklub. De giver et fantastisk billede af livet på en stor jernbanestation omkring 1935.

Peer var det meste af sit aktive arbejdsliv ansat i det Berlinske hus. I mange år satte han søndagsavisen op med stor omhu, fordi han havde en medfødt kvalitetssans, som han gerne formidlede. Sideløbende var han også fotograf for Berlinske Tidende og ugebladene.

Peers interesse for tog, har Nordsjællands Jernbaneklub haft umådelig meget glæde af. I mere end 50 år har han fulgt veterantoget, både når det var ude at køre, men også hvad der skete i værkstederne og ved særlige begivenheder, f.eks. når toget kørte for kongehuset. Klubben har fået overladt negativsamlingen,



som består af 5000 negativer, der er blevet digitaliseret i 2017.

Peer er på mange måder en virkelig professionel fotograf, og derfor skiller hans billeder sig meget ud fra mængden både hvad angår motiv og belysningsforhold, og det gør Peers billeder af biler og tog til noget ganske særligt.

Men vi har også set bagsiden af professionalismen. Når de fleste af os har taget billeder med analoge kameraer, har vi gemt negativerne meget omhyggeligt i album. For de professionelle er sagen ganske anderledes, for når man havde dækket en begivenhed, f.eks. en fodboldkamp, og afleveret billederne til redaktionen, så var negativerne ganske uinteressante og landede i bedste fald i en stor kasse og sat væk. Det har ikke gjort scanningsarbejdet let for Nordsjællands Jernbaneklub, og der venter Dansk Veterankøretøjer en "spændende" opgave. DVK skal glæde sig til at komme i



gang med opgaven. Der vil sikkert dukke mange dejlige billeder frem af vores veterankøretøjer.

Peers søn Michael og undertegnede har interviewet Peer og fået ham til at fortælle om sin familie og sin slægt og interessen for tog og biler, og når det er afsluttet får DVK en DVD.

Peter Roland Hansen





At det blev disse biler vi kom til at gennemgå i vores '1968-serie' er nok lidt tilfældigt – og der er så mange flere...

Det store tilbageblik...

At 1968 var et usædvanlig interessant bil-år har vi vist fået slået grundigt fast her i VeteranTidende, med vores gennemgående serie om 50-års fødselarerne. I løbet af året har vi set på Peugeot 504, BMC Mini 1000, Saab 99, Datsun 1000, Volvo 164, Morgan Plus 8, Opel GT, Mercedes /8, Jaguar XJ6, Porsche 911T og Renault 6. Lige gamle, men meget forskellige!

Det fortæller netop noget om at bilerne i 1968 vitterligt var meget forskellige! Mange biler var stadig temmelig konventionelle, for ikke at sige gammeldags, grundlæggende konstrueret som en Ford A, dog med den forskel at chassissrammen var erstattet med et selv bærende karrosseri. Nogle holdt stædigt fast i dét, også en del år frem, selv om mange delkonstruktioner, især

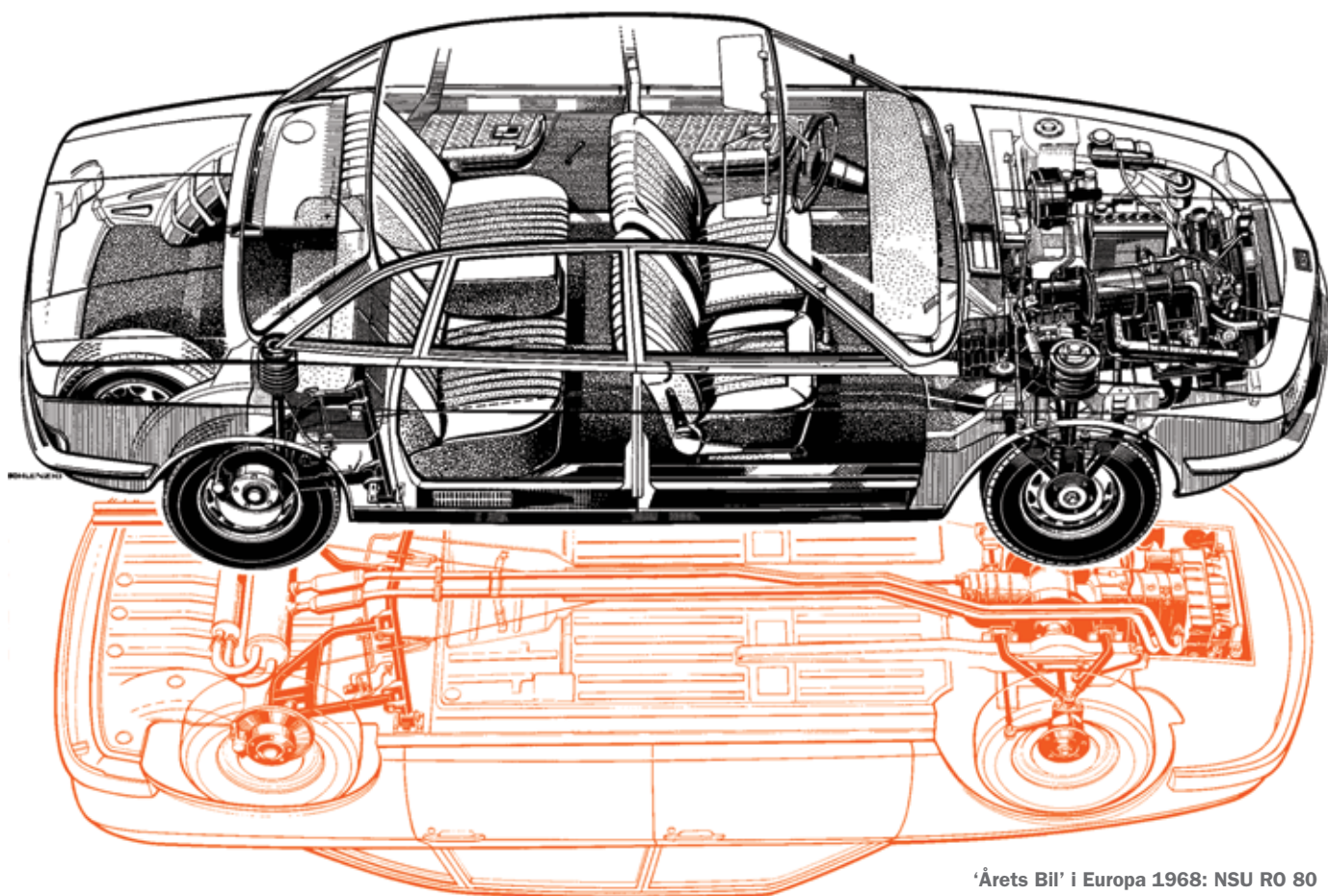
hjulophæng og styretøj, blev stærkt forbedret. Men det var også en tid, hvor der blev søgt nye veje og udviklingen blev bragt fremad med nye konstruktioner, der gik til angreb på naturlovene og de grundlæggende køretøjsdynamiske problemer. Bilen var som opfindelse stadig under udvikling, og selvom de mere umiddelbare markedsføringstricks i høj grad var begyndt at gøre sig gældende, beskæftigede mange bilkonstruktører og designere sig stadig med de basale ting, der får en bil til at køre godt og sikkert. I dag er verdens bilproduktion præget af fusioner og fælles komponenter, hvilket nok desværre er nødvendigt for overlevelse; uden volumen går det ikke.

Fleere af 1968-artiklerne i VeteranTidende har været suppleret med bilskribenten Tage Schmidts frem-

ragende prøvekørsler fra dengang. Denne gang kan vi runde af med et både underholdende og informativt tilbageblik på årets bilyheder som helhed. Det er værd at holde sig i hu, at det er skrevet *dengang* – hvor en Volvo var svensk, en Mini var engelsk og en Opel var tysk. Teksten blev bragt i Jyllands-Posten den 28. december 1968. Tage har desuden stillet en stor mængde af sine egne fotos til rådighed, hvilket vi i redaktionen vil sige ham en stor tak for!

Vi har ikke umiddelbart planer om at fortsætte serien med 1969-bilerne her i 2019, men mon ikke der alligevel kommer et par 50-årige nyheder med. Vi tør også love grundig omtale af en lille bil, der fylder 60 til næste år.

-red/jmn.



'Årets Bil' i Europa 1968: NSU RO 80

Bedre undervogne og sikrere køreegenskaber i de nye bilmodeller introduceret i 1968...

Tilbageblik på årets prøvekørsler i Jyllands-Posten 28. december 1968. Det blev året, hvor dobbeltleddede drivaksler afløste farlige pendulaksler, radialdæk blev mere almindelige og japanerne slog igennem i model-bredde.

Af Tage Schmidt

Den første vogn, jeg prøvekørte for Jyllands-Posten i 1968, Audi Super 90, blev typisk for en række af årets nyheder. De tidligere Audi-modellers fremragende køreegenskaber er i Super 90 blevet endnu bedre med indførelse af radialdæk, og dens acceleration og tophastighed fandtes tidligere kun i sportsvognsklassen. Den senere introducerede billigudgave Audi 80 (juni) blev dog en vigtigere nyhed, fordi den er inden for mange fleres rækkevidde med en meget konkurrencedygtig pris.

Nummer to, Triumph Herald 13/60 var en diametral modsætning. Den har forældede køreegenskaber på grund af de simple pendulaksler, som fabrikken da også senere på året ændrede til dobbeltleddede aksler i de hurtigste små Triumph modeller, GT6 og Vitesse, der nu er

acceptable uden at køre specielt godt. I Herald og Spitfire er der blot ikke råd til samme forbedring, og de skrider derfor stadig nemt og brat ud med bagvognen.

Triumph 2000 viste sig derimod at være en påfaldende god bil i sin nyeste udgave, der blandt andet udmærker sig ved usædvanlig god indretning til prisen. Den har forbil-



Audi Super 90 var topmodellen i en serie med betegnelsen F103, en direkte videreudvikling af DKW F102 med næsten samme karrosseri. Fabriksfoto.



Triumph 2000 og GT6 i forbedrede udgaver, og nu med radialdæk. Fotos fra Steen Worziger.



Afløser for Ford Anglia: Ford Escort. Brochurefoto.

ledlige køreegenskaber, som sidst på året udnyttedes til at lægge en større indsprøjtningmotor i specialversionen 2,5 PI. 2,5 PI imponerede under et kort prøvearrangement i Alperne. Også her har standardmonterede radialdæk gjort et i forvejen godt vejgreb endnu bedre.

I januar prøvekørte jeg også Ford Anglias efterfølger Escort. Det skete i Marokko som led i forsøg på hemmeligholdelse af modellen til lanceringsdatoen. De begrænsede første indtryk suppleredes i foråret med en ny rapport fra de sædvanlige hjemlige stræk. Den blev måske mere kølig i tonen end rimeligt var, fordi jeg fandt vognen fantasiløs i sin ide og konservativ i konstruktion og køreegenskaber. Mange kolleger synes, at den på mange måder er en god vogn til prisen.



Mercedes -8 havde vi under behandling i VT507. En anden stor 1968-nyhed var Audi 100, som øverst ses i US-version. Fabriksfotos.

Efter Marokko fulgte prøvekørsel af de nye "små" Mercedes-Benz modeller i Tyskland. Det druknede i sne. Men i foråret prøvede jeg 250-udgaven i Sverige og den 4-cylindrede 200 herhjemme. Som ventet giver den nye baghjulsophængning a la BMW mærkbart mere stabile køreegenskaber end Daimler-Benz's eget hidtidige Eingelenk pendulaksel system, der fortsat bruges i de store vogne. De "store" Mercedes'er kører ikke dårligt, men 200-250 har virkelig fine styreegenskaber. Det konstateredes også, at 200 faktisk er hurtigere, end den føles.

Også andre fabrikker gik ind for en forbedring af baghjulsophængningen i 1968. Triumph 2000/BMW-systemet er nu ved at være almindeligt. Det bruges også i den japanske Datsun 1600, der er en alvorlig konkurrent til BMW 1600 i mange hen-

seender uanset pris og tilmed er adskillige tusinde kroner billigere og bedre udstyret. Prøvekørslen skete på diagonaldæk af sjældent forekommende fabrikat. Under senere kørsel på Michelin XAS styrede bilen bedre både i sving og lige ud.



Datsun 1600.



Simca 1200 S Coupé på Monthléry.

1968

Hækmotor

Desuden har en række hækmotorvogne fået dobbeltledede drivakslers med mere behersket overstyring til resultat. Det gjaldt blandt andre VW 1600. Den prøvedes i automatgear-versionen, som fik de nye drivakslers før standardudgaven. Sidevindsfølsomheden hos hækmotorvognene kan de dobbeltledede drivakslers dog ikke klare, selv om de hjælper noget på retningstabiliteten. Automatgearet i VW 1600 fungerede godt.

En af årets store overraskelser var i øvrigt en hækmotorbil med simple pendulakslers, en ny sportudgave af Fiat 850 Coupé, der ved omhyggelig modifikation er blevet en ægte lille sportsvogn med fremragende køreegenskaber. Fremskridtene skyldes blandt andet bredere fælge, og det-

te er udtryk for en ret almindelig tendens. 850 Sport Coupé er således blevet endnu et eksempel på, at detalje-udformningen kan være lige så vigtig som hovedprincipperne i konstruktion. Der var ikke lejlighed til at køre den i blæst.

En anden hækmotor-coupé, som imponerede, var Simca 1200S, som jeg kørte nogle omgange rundt på Monthlery racerbanen under biludstillingen i Paris. Den fik dobbeltledede drivakslers allerede i 1967, men har nu også et bedre tandstangstyreøj og er en virkelig bemærkelsesværdig, meget civiliseret sportsvogn.

Desværre har de tilsvarende ændringer af hækmotor-sedanerne Fiat 850 Special, Simca 1000 og 1000 Special ikke givet lige så gode resul-



Fiat 850 Coupé. Foto: Jesper W. Jespersen.



To meget forskellige NSU: 1200 C og RO 80. Fabrikfotos.

tater. Man må være betænkelig ved styreegenskaberne, især hvis man er tilbøjelig til at køre hurtigt.

Den meget kvikke NSU 1200C har alle de klassiske hækmotor-pendulakslers unoder i fuldt omfang, altså tendens til brat overstyring og ringe retningstabilitet.

Sikkerhed i særklasse

Prøvekørslen af Simca 1100 bekræftede til fulde tidligere indtryk fra Frankrig. Den har nogle af de sikreste styre- og bremseegenskaber i dag.

Også lanceringsindtrykkene af NSU Ro80 fra 1967 i Tyskland understregedes i år ved udstrakt kørsel på danske veje. RO 80's køreegenskaber er som helhed uovertrufne blandt familiesedaner. Men den valgtes jo også som Årets Bil 1968 af



Saab 99.



Renault 6.



VW 411 Sedan og Variant. Fabriksfotos.

1968

Årets bil: NSU RO 80. Brochurefoto.



BMW 2002. Brochurefoto.

den internationale bilskribent-jury, der er nedsat af det hollandske blad *Autovisie*.

SAAB 99 er ikke blot efter manges mening den bedste vogn, som er introduceret i år. Den er blandt de sikrest kørende og indrettede vogne, som overhovedet fremstilles i dag, og minder i øvrigt i sin næsten kompromisløst funktionelle udformning og mønstergyldige opførsel meget om RO 80, som den også er nær ved at dele lydsvagthed med.

Renault 6 er lige så sikker, hvad køreegenskaberne angår. Inden for sin meget populære prisklasse er R6 den familievenlige vogn par excellence. Jeg prøvede den i sommer på så varierede veje – blandt andet i bjergterræn – i Sydfrankrig, at senere prøvekørsel herhjemme næppe vil ændre denne opfattelse. I affjedringskomfort tåler den sammenligning med R16.

To af de andre særligt omtalte helt nye konstruktioner, Peugeot 504 og VW 411, prøvede jeg kun ganske kort på henholdsvis Montlhery-banen og VW's egen prøvebane. Jeg blev ikke så imponeret af 504 som ventet, men den siges også at skulle køres på landevej, før man rigtigt kan værdsætte den. I hvert fald er den dog en ualmindelig dejlig bil.

Trods avancerede, dobbeltledede drivakslers og radialdæk gjorde VW 411's køreegenskaber et stærkt blandet indtryk. Dens opførsel i sving varierer for meget efter kurvens krumning og hastigheden, og retningstabiliteten må man nok stille et stort spørgsmålstejn ved. Støjniveauet var i øvrigt forbavsende højt. Men indretningen er usædvanlig god.

Sport og Gran Turismo

Årets store internationale modelsuc-

ces, BMW 2002, fik jeg først i hænde i november, men skønt der havde været tid til at stille forventningerne meget højt, skuffedes de ikke. Den er en eminent hurtig og velkørende bil til pengene.

Hvad perfekt balance i svingene angår, kan den dog ikke konkurrere med Alfa Romeo på de rigtige dæk. Det gælder også den nye 1750 sedan, som jeg prøvede både på bjergveje i Italien og herhjemme. I sportsafdelingen blev en af årets sensationer i øvrigt Opel GT, den første europæiske sportsvogn fra General Motors. Den viste sig på Hockenheim racerbanen som en særdeles velkørende og fornøjelig bil, som blot forekommer at være rigelig dyr.

En anden hurtig lille Opel, 1,9 liter S Coupé, som prøvedes herhjemme, tåler hverken sammenligning med GT'en eller Rallye-Kadett'en, hvad



Alfa Romeo 1750 Berlina. Brochurefoto.



Opel GT på Hockenheim.



Renault 16 TS.

køreegenskaber angår, men sikken acceleration...

Blandt de vogne, som gjorde mest indtryk, var TS-udgaven af Renault 16, en sand familie-Gran Turismo med en skønt forædlet motor, og Vauxhall Victor 2000, der byder på megen komfort og fin opførsel på konventionelt grundlag. Victor's bemærkelsesværdigt sikre vejgreb understregede værdien af brede dæk, da den er monteret med specielle diagonaldæk.

5 nye japanere

1968 blev året, da japanerne slog igennem til Danmark i model-bredde. Fem af årets rapporter drejede sig om japanske biler, og de gjorde indtryk ved at være fuldstændig på linie med europæiske produkter. Foruden Datsun 1600 prøvede jeg også den lille, mere konventionelle 1000 fra samme fabrik sidst på året.



Vauxhall Victor 2000.



Honda N360.

Mest spændende i ide og udformning var mini-Honda'en, som blev prøvet både med den lille N360 og med den større N600 motor. I begge gjorde støjniveauet det mest udslettelige indtryk, og N360 virkede nærmest som et kuriosum med sin lille bitte motor, der vræler op til 9500 o/m. Men der er ualmindelig meget fart i N600 til prisen, og den kan næsten konkurrere med sit engelske Mini-forbillede i køreegenskaber, men begrænses af sin simple hjulophængning og smalle, høje bygning.

Det lykkedes kun at prøvekøre én amerikansk bil i år, Ford Falcon Futura, og endda kun i en europæiseret specialudgave. Det bedste ved den viste sig at være den kraftige motor. Køreegenskaberne er vognen bedst tjent med, at man ikke nævner. Men der er jo også tale om en bil, der koster meget lidt i sit hjemland. Ved

vurderingen må man i øvrigt tage dens robusthed i betragtning.

Nye udgaver af gamle kendinge

Desuden prøvedes en række forbedrede udgaver og specialversioner af gode, gamle kendinge. Det konstateredes, at:

BMC's modelprogram har fået en værdifuld tilvækst i Mini 1000 og i nye 1300-udgaver af Austin/Morris 1100 med større motorer og højere



BMC Mini 1000 Mk II. Fabriksfoto.



Ford 20M XL.



Fiat 125 Special.



Volvo 164.



Simca 1502 Special.

1968

gearing. Austin/Morris 1800 er blevet hurtigere og mere attraktiv for et større publikum gennem lettere styring, men har måske mistet noget af sin robuste charme for kendere.

DAF 55 med Renault-motor har gjort den fuldautomatiske Variomatic transmission aktuel for et meget større publikum.

Næppe mange vil kunne mærke stor praktisk forskel på Ford Cortina med den tidligere 1300 motor og den nye med topstykke af tværstrømnings-type. Derimod er der sket stærkt mærkbare forbedringer af de tyske 17/20 M's køreegenskaber, ikke mindst i sving hvor de nu står bedre fast og virker mere stabile. Luksusmodellen 20M XL gjorde især indtryk ved 2,3 liter motorens lydsvaghed.

Volvo Amazon virker gammeldags med hensyn til køreegenskaber og komfort som helhed, alle dens dyder som slidstyrke og hårdførhed ufortalt. Volvo 142 S er stadig en usædvanlig velindrettet bil, og dens køreegenskaber forbedres ved montering af radialdæk, i hvert fald med Michelin XAS, som den prøvedes med. Den nye 6-cylindrede Volvo 164 skuffede så meget under en kort prøvetur i Sverige, at det er tvivlsomt, at længere tids kørsel herhjemme vil ændre indtrykkene afgørende.

Flat 124 Special med større motor og nye Pirelli Cinturato radialdæk er usædvanlig hurtig med helt entydige styreegenskaber, bedre end standardversionens. 125 Special med 5-trins gearkasse er først og fremmest mere overlegen og lydsvag end standardudgaven ved store hastigheder.

Simca 1501 Special på radialdæk og med kraftigere motor har bemærkelsesværdigt gode styreegenskaber og er i det hele taget en meget sympatisk bil med mange attraktive træk for sportsindstillede.

Årets sjoveste prøvekørsel blev nogle omgange på Montlhéry racerbanen i en Renault-Alpine sportsvogn.



Renault Alpine A110 i Tage Schmidts yndlingssving på Monthléry.

Tage Schmidt

Fra slutningen af 1960 til midten af 1973 havde Tage Schmidt som freelance-bilskribent ugentlige prøvekørselsrapporter og artikler om bilteknik og køreteknik i Jyllands-Posten.

Samtidig leverede han periodevis og lejlighedsvis prøvekørselsrapporter og artikler til alle bilblade, inklusive FDMs Motor. I de tre første år af 1960'erne havde han en ugentlig bilspalte i avisen Information.

Gennem hele årrækken prøvekørte Tage Schmidt med få undtagelser alle nye bilmodeller på det danske marked og desuden – i udlandet – mange spændende biler, som de danske afgifter lukkede ude.

Tage Schmidt blev i 1964 det første danske medlem af den internationale Car of the Year (COTY) jury og var desuden medlem af British Guild of Motoring Writers.

I 2006 og 2007 prøvekørte han en række særlig interessante nye biler for ugebladet Ingeniøren og dets websted ing.dk.

Prøvekørslerne

Tage Schmidts prøvekørselsrapporter var normalt baseret på mindst 500 kilometers kørsel på hjemlige veje fordelt over en uge, hvor der altid – for systematisk sammenligning af bilernes køreegenskaber – indgik faste stræk af motorvej, landevej og småveje med rig variation af sving og ujævnheder. Prøvekørslerne i udlandet foregik tit på krævende bjergveje og på Grand Prix racerbaner. Som medlem af den internationale Årets Bil jury var han regelmæssigt inviteret til at prøve nye modeller på afsides steder, før de kom på markedet, og i en del tilfælde før de blev sat i serieproduktion.

Tage Schmidt fokuserede altid på styre- og bremseegenskaber, affjedring og vejgreb samt på, hvor godt eller mindre godt indretningen hjalp til med håndteringen af bilen.

Specielt udforskede han altid så vidt muligt bilernes opførsel på skridgrænsen i sving med henblik på både sikkerhed og sporty kørsel.

Farten var fri

Det er væsentligt at bemærke, at de år, hvor de nye 1950-70'er-biler blev prøvekørt, er præcis de eneste år i bilhistorien, hvor farten var fri på motorvej, landevej og snoet bivej. Tage kunne køre bilerne med fuld brug af deres ydeevne både lige ud og i sving. Den fri hastighed indførtes i 1954 og sluttede med oliekrisen omkring årskiftet 1973-74, hvor farten blev begrænset til 80 km/t på almindelig vej og 110 på motorvej for at spare brændstof.

Derfor kan prøvekørselsrapporterne fra dengang fortælle meget mere om bilernes køreegenskaber end de fleste af de rapporter, der findes i nutidige bilblade om, hvordan de nu gamle biler – i meget forskellig vedligeholdelsesstand – er at køre i dag.

For de, som især interesserer sig for bilernes køreegenskaber kan rapporterne være nyttige, fordi vurderingen af køreegenskaberne skete på baggrund af en umiddelbar sammenligning af den pågældende bil med alle relevante samtidige modeller.



Til

Indian træf i Frankrig

Tekst og foto: Jan Lund-Jørgensen

Mine 2 sønner Søren og Morten og jeg selv var til Internationalt Indian træf i slutningen af juli i år.

Træffet går på skift mellem de europæiske Indian klubber, og i år var det den franske klubs tur. Det blev holdt på et gammelt chauteu i byen Clion i Indre området i Loire-dalen ca. 150 km syd for Paris. Der deltog ca. 200 Indian MC fra Frankrig, Holland, Belgien, Tyskland, Schweiz, Polen, Tjekkiet, Sverige og Danmark.

De fleste kommer på Chief modeller fra 40'erne. Men der var cykler fra 1916 til 1953. De seje kører på MC helt hjemmefra. Længst kørende dertil var ca. 2000 km.

Fire danske kørte også på egne hjul begge veje. Vi tog kassevognen med





campingvogn og fik set lidt af Holland og invasionskysten i Normandiet ved samme lejlighed.

En aften var der parkeret på pladsen to meget forskellige biler af samme fabrikat. Begge af mærket Lorraine-Dietrich.

Den blå racer blev angiveligt nr. 1 i Le Mans 1926. Mærkepladen er fra sedanen.

Der var også et gespenst af en bil med Anzani-motor udstillet.

Hjemturen gik over Mulhouse hvor vi fik set os mætte i Bugattier og andre fine bilmærker.

Temperaturen var som i Danmark med et lille plus opad.





SIMCA

– fra Fiat og Ford til Chrysler og Peugeot – og Talbot

Af Jens Ørvad

Simcas oprindelse

I perioden fra trediverne til århundredeskiftet har det i Danmark på udstillinger og hos importører/forhandlere været muligt at se og evt. købe ca. 135 forskellige personbilmærker. Siden er antallet skrumpet betydeligt, dels gennem fabrikslukninger eller sammenlægninger, og dels ved at fabrikker med flere mærker har reduceret deres antal af mærker. F. eks. har General Motors således i nyere tid sagt farvel til mærkerne Oldsmobile, Pontiac, Saturn, australske Holden og svenske Saab.

Saab, som oprindeligt var oprettet af Svenska Aeroplan Aktiebolaget, var

i en periode tæt på at blive opkøbt af Fiat, men det endte med at General Motors købte Saab; måske med den tanke at gøre Saab til en "Audi" i forhold til Opel. Projektet lykkedes ikke; GM skilte sig af med resterne og flere redningsforsøg med nye ejere mislykkedes.

En anden fabrik, som Saab deler forbogstav med i sit navn, nemlig Simca, som denne beretning skal handle om, er vel nok den europæiske bilfabrik, som i sit liv har haft den mest omtumlede tilværelse, både mht. ejerforhold og til modelprogrammer og ikke mindst navne på produkterne, man kan forestille sig.

Simca kom til verden som et nyt bilmærke i midten af trediverne affødt af den vanskelige økonomi, som i Europa var affødt af 1. verdenskrig. Der var toldmure og importrestriktioner for de fleste varer, også for biler. Det gjorde at i de bilproducerende lande blev importerede biler belagt med en høj beskyttelsestold.

De lande, der ikke havde egen bilproduktion, som f.eks. Danmark, havde også en høj told på biler og desuden ofte kvoteordninger – alt sammen for at begrænse importen. Denne situation, som også kendtes fra mange andre lande på kloden, skabte begrebet samlefabrikker, som f.eks. Ford og General Motors oprettede i Danmark i tyverne. Delene til samling (CKD completely knocked down) ankom i store kasser fra bilfabrikkerne og blev derefter samlet af dansk arbejdskraft og med anvendelse af forskellige danske materialer (batterier, maling etc). På den måde undgik man at skulle betale told af arbejds lønnen og de produkter, man anvendte fra danske producenter.

Licens fra Fiat

I modsætning til Ford og General Motors, som allerede i tyverne byggede sine egne samlefabrikker i Europa, som i Danmark – så foretrak f.eks. Fiat ofte at indgå licensaftaler med eksisterende lokale bilproducenter og importører, eller også andre virksomheder, som kunne være interesserede i at engagere sig i bilproduktion. Det skete bl.a. i Tyskland, Østrig, Polen og Frankrig. Senere kom Spanien med.

Pigozzi

I Frankrig blev importen af Fiat i 1932 ledet af den italienskfødt forretningsmand Henri-Theodore Pigozzi, som på en lille fabrik i Suresnes startede med at samle Fiats Balilla-model. Allerede i 1934 var der for lidt plads på denne fabrik, hvorefter

Øverst: Simca 5 – en Fiat 500, bygget på licens i Frankrig. Her i sin allerførste udgave, uden kofangere. Modellen var den første Simca, og kom i handelen fra foråret 1936.

ter Pigozzi – på Fiats vegne - overtog Donnet-Zedel-fabrikken i Nanterre. Ved samme lejlighed fik firmaet nyt navn: *Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile* – SIMCA.

Pigozzi, der var født i Torino i 1898 og som i en ung alder kom til at virke som produkthandler i Frankrig, havde siden begyndelsen af tyverne haft forretningsforbindelse med Fiat og Fiat-grundlæggeren, Giovanni Agnelli, idet han opkøbte gamle bilkarrosserier i Frankrig og eksporterede dem til omsmelting hos Fiat i Torino. I første omgang førte dette til, at Pigozzi efter nogle år (i 1924) blev Fiats agent i Frankrig, men i 1926 stiftede Fiat importselskabet



Brochure fra 1947. Bemærk insektet i svalens næb. Sloganet *En fugls appetit* skulle illustrere bilernes ringe appetit på benzin, men da man senere blev klar over, at mange fuglearter faktisk kan spise deres egen vægt om dagen, var slogan'et i mellemtiden blev så kendt, at man valgte at beholde det.



Øverst det første bomærke for Simca-Fiat, som brugtes på de (Fiat)-modeller, som blev samlet på fabrikken i Nanterre.

I midten har Simca-navnet fået lidt mere synlighed – dette mærke brugtes på de første Simca 5 fra foråret 1936.

Det "rene" Simca-logo med den flyvende svale optræder første gang i 1938.

SAFAT (Société Anonyme Française des Automobiles Fiat), som herefter var ansvarlig for Fiats franske aktiviteter, stadig under ledelse af Pigozzi indtil han koncentrerede sig om Simca-aktiviteterne.

Simcas licensproduktion blev i slutningen af trediverne koncentreret om Fiat 500 Topolino/Simca 5 og 508C Balilla 1100/Simca 8, men allerede i 1944, efter invasionen i Frankrig, blev der stor politisk interesse for bilfabrikkernes fremtid, og den socialistiske franske regering fremlagde 3. januar 1946 en femårs-plan for bilfabrikkernes fremtid. Der var direkte forslag om en ny sammenslutning af flere fabrikker, bl.a. Simca, Delahaye og Delage under navnet GFA Générale Française Automobile. Simca ønskede ikke at deltage, men det endte med, som det sikkert er bekendt, at kun Renault blev nationaliseret.

Simca fortsatte – ligesom Fiat – i 1945/46 med at producere de seneste, ovennævnte førkrigsmodeller, men på biludstillingen i Paris i 1947 præsenteredes afløseren for Simca 5, nemlig Simca 6 (Six) med

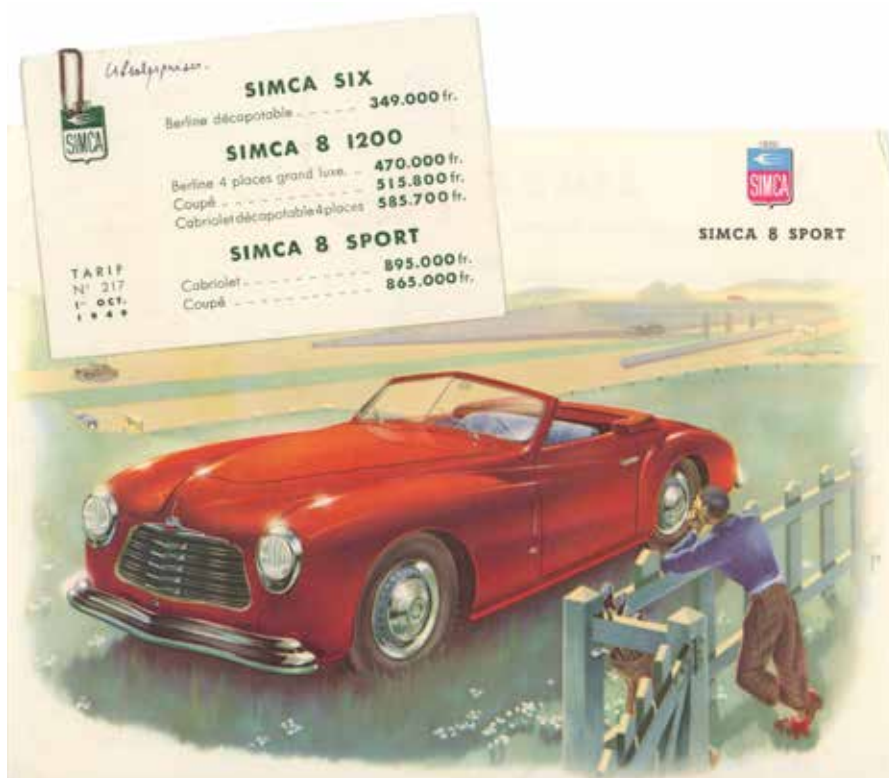
et stærkt "amerikaniseret" frontparti. Den blev produceret som både 2-dørs coupé og som 3-dørs van.

Under krigen havde Simca kontakt med den franske konstruktør og producent J.A. Grégoire, hvor man diskuterede mulighederne for i fællesskab at udvikle en ny avanceret bil med stor anvendelse af aluminium. Projektet blev tilsyneladende kun til to prototyper.

Simca bliver selvstændig

På biludstillingen i Paris i efteråret 1949 blev Simca for første gang udstillet som et selvstændigt mærke og viste sine tre modeller: Simca Six (Fiat 500), Simca 8 1200 (Fiat 508 C Balilla) og Simca 8 Sport, som var Simcas egen opfindelse. Desuden blev der udstillet en række varevogne, som alle var baseret på 8-modellen.

Det var signalet til, at Simca i fremtiden skulle stå på egne ben, men der var begrænsninger dikteret af Fiat. Six-modellen (500) måtte ikke eksporteres. Denne begrænsning forhindrede dog ikke, at mange uaf-



Brochureblade fra 1949. Simca 8 var stadig grundlæggende en Fiat, men den eksklusive Simca 8 Sport var 100% Simca – selvom Facel var leverandør af aluminiumskarrosseriet, tegnet hos Stabilimenti Farina og iøvrigt noget kønnere end tegningen antyder. Den var i produktion til 1952, men fortsatte derefter i form af Simca 9 Sport og senere Aronde-modellerne Week-End, Plein Ciel og Océane.

hængige bilimportører søgte og fik importen af Simca, som altså kun omfattede 8 1200-serien. I Sverige blev den store Philipson-koncern, som bl.a. også importerede Mercedes-Benz, Simca-importør. Senere blev importen overtaget af ANA, som også var Chrysler- og Standard-importør.

Det skulle vise sig, at afløseren for

Simca 8 med modelnavnet 9 Aronde blev en alvorlig konkurrent til Fiats nye 1100-model, som dog først blev præsenteret i 1953. Mere om dette senere.

Simca og Ford

Simca fik ekstra vind i sejlene, da man i 1954 købte Fords franske aktiviteter incl. Fords fabrik i Poissy.

Det vides ikke om de nye Vedette/Versailles-modeller allerede på det tidspunkt var præsenteret, men de var i hvert fald designet og udviklet af Ford France. Anden generation af den "nye" version, introduceret i 1958 og solgt indtil 1961, blev mest kendt som Vedette Chambord, selv om den ikke mere officielt hed Vedette. Samtidig indførte Simca samme navnemønster for Vedette'erne, som blev brugt for Aronde'erne, dvs. at udover et modelnavn som f.eks. Aronde, blev der også tilføjet et navn som Élysée, som angav udstyrstrinnet.

Med købet af Ford France havde Simca nu også fået et modelprogram med prestigepregede biler, og efterhånden fik Simca også status som leverandør til den franske præsident, Charles de Gaulle. Bl.a. disponerede de Gaulle over en Présidence cabriolet i 2-dørs version, som var designet af den berømte karrosserimand Henri Chapron. Da den amerikanske præsident, John F. Kennedy i juni 1961 besøgte Frankrig foregik præsentationskørslen i Paris dog i en af de to Présidence cabrioletter fra de Gaulles garager, som da husede to af disse biler med registreringsnumrene 4 PR 75 og 5 PR 75 (75 var områdenumret for Paris). De blev også brugt som transport for de Gaulle, når præsidenten foretog besøg ude i landet.

I 1956-57 var der i Frankrig stærke politiske kræfter, som ønskede en højere beskatning af større biler med store motorer. Det inspirerede Simca til at genanvende 1954-versionen af Vedette'n. Man tog den billigste version og forsynede den med en 1,3 ltr. Rush-motor. Den var absolut ikke nogen væddeløber, men den var økonomisk og blev specielt i Paris meget populær som taxi, hvor det store taxiselskab G7 udelukkende kørte i Simca Ariane.

Senere kom der også en version med V8-motor, og begge udgaver blev produceret indtil 1963. Der kom dog aldrig en efterfølger til Vedette og Beaulieu-modellerne.

Årsagen kunne måske være, at den



I rækken af de eksklusive Facel-producerede sportsvogne fulgte først en "Coupé de Ville" og snart efter den åbne "Week-End" der præsenteredes i 1955. Den er ekstremt sjældnen idag.

Vedette var helt og holdent udviklet af Ford. Den var en efterkommer af den franske Ford V8 – Vedette, men blev til en Simca med Simcas opkøb af fransk Ford i 1954. I tråd med fransk bilbeskatning havde den nye Vedette som Ford-forgængeren en meget lille V8; kun 2.351ccm.

Her er det forsiden af en dansk brochure fra 1958, med udstyrsmodellen Vedette Beaulieu.

Dansk brochure fra 1952, for den første udgave af Simca Aronde. Aronde kom i produktion i 1951 og fandtes i tre generationer og mange modelvarianter frem til 1964. Der er fremstillet over 1,4 millioner Simca Aronde.





Lidt af det store fabriksanlæg i Poissy, fotograferet i 1958. Idag en lille del af PSA.

nye aktionær, Chrysler, havde andre planer.

I forbindelse med sammenslutningen af Simca og (fransk) Ford, besluttede ledelsen at opdele selskabet i to divisioner: Simca Automobiles og Simca Industries, som dækkede traktor- og lastbilmarkedet. Et af de lastbilmærker, som kom med i denne gruppe var Unic. Unic blev senere købt af Fiat og kom til danne et af benene i den nye lastbilgruppe, som sammen med Fiat, Lancia og Magirus blev forenet under navnet Iveco. Så var ringen næ-

sten sluttet igen. Endelig købte Simca i 1958 Talbot Lago.

Efterhånden som Chrysler overtog kontrollen af Simca, måtte Simca afgive posten som leverandør af officielle biler til den franske stat. Sikkert til glæde for de franskejede mærker Citroën, Peugeot og Renault. Det vakte også meget vrede i den franske regering, at Simca lod sig opkøbe af amerikanske interesser.

Simca Sports

Som tidligere nævnt udstillede Sim-

ca allerede på biludstillingen i Paris i 1949 Sports (cabriolet)-version af Simca 8. Simca fik karrosserierne fremstillet hos Facel (kendt for Facel-Vega). Det blev til godt 20.000 karrosserier af forskellige sportsmodeller frem til 1962.

Simca vendte dog snart tilbage med en sportspræget bil: Simca 1000 Coupé og 1200 S. Den var designet af Giorgetto Giugiaro, medens han arbejdede for Bertone, som også fremstillede karrosserierne for Simca. Denne model var først og fremmest tænk som en konkurrent til Renault Floride.

Pigozzi var meget interesseret i bilsport og i samarbejde med Amédée Gordini blev der udviklet flere sportsvogne bygget af Fiat/Simca-komponenter. Efterhånden ebbede samarbejdet ud, og Gordini fik i stedet stor succes hos Renault.

Simcas verdensrekord – vogn nr. 538.080

Det lå Simca-chefen, H-T Pigozzi, stærkt på sinde, at Simca blev anerkendt som et pålideligt kvalitetsmærke. Denne ambition førte til, at

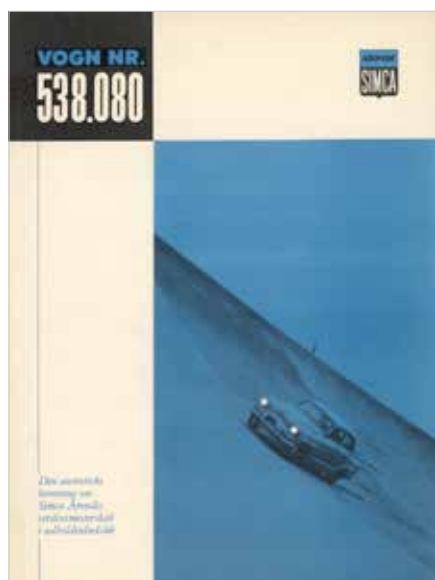
Simca 1000 Coupé med hækmotor fremkom i 1962. I 1967 blev den "opgraderet" til Simca 1200 S, og køleren flyttet til forenden.



Simca i 1953 lod en Aronde med skiftende kørere køre 100.000 km. på Montlhery-banen med en gennemsnits fart på 103 km/t.. I 1954 kørtes 100.000 km. i Paris (fra Notre Dame til Notre Dame). Endelig kørtes i 1955 100.000 km. gennem Frankrig med 100 forskellige bilister ("gennemsnitsbilister"). Løbet kørtes under mottoet "100.000 km. på 100 dage". På basis af erfaringerne fra De tre x 100.000 km. kørsler besluttede Simca-ledelsen, at man ville forsøge at slå verdensrekorden i udholdenhedsløb.

Løbet skulle afvikles i samarbejde med og under kontrol af Automobile-Club de France, og den 20. marts 1957 indfandt kommissærerne fra klubben sig på fabrikken i Nanterre for at udvælge den bil, som skulle gennemføre rekordforsøget. Valget faldt på chassissnr. 538080, som derefter blev omhyggeligt kontrolleret for at sikre, at den var fuldstændig i standardudførelse. Kørslen skulle igen foregå på Montlhery-banen og starten gik d. 9. april 1957 ét minut over kl. 6.00 i kraftigt tåge.

Efter at have kørt 39.243 baneomgange var 100.000 km. rekorden slået og yderligere lykkedes det at køre distancen 16 timer hurtigere end forventet. Resultatet af kørslen blev naturligvis kraftigt udnyttet i markedsføringen, f.eks. blev der i Danmark af Nordisk Fiat udgivet et hæfte om alle rekordkørslerne.

En mindre Simca

Efter at den lille Simca 6 var udgået af produktionen, blev det hurtigt klart for Pigozzi, at Simca manglede en mindre model i sit program. Det var hovedsageligt de to hækmotor-modeller fra Renault: 4CV og Dauphine, og senere Renault 8, som sammen med de små Citroën'er var storsælgere.

Hvad gjorde Pigozzi så? Han kontaktede sine gode venner hos Fiat i sin hjemby Torino. Fiat var stadig Simcas hovedaktionær, og resultatet af Pigozzis henvendelse til Fiat blev, at han fik lov at komme i direkte kontakt med Fiats daværende design-

Den meget fine og originale Aronde er fotograferet ved Swap-Meet i Andelsbyen Nyvang i foråret. Det er en Aronde i anden generation, model 90A, i den udgave der hedder "Grand Large" – 2 dørs og uden B-stolpe, Coach Panoramique.

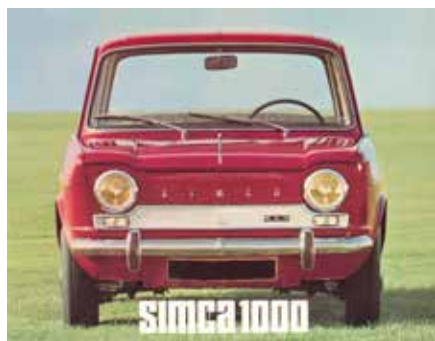
Aronde-modellernes efterfølger var Simca 1300/1500, som blev præsenteret i 1963. Her er det en brochureside fra 1965, som viser den kønne 1500 i stationcar-udgave.

chef, Dante Giacosa, som på det tidspunkt arbejdede på to forskellige projekter, som begge kunne bruges som afløser for den meget populære Fiat 600. Project 119 var en to-dørs model, som var en tydelig videreudvikling Fiat 600, medens Projekt

122 var mere en selvstændig ny model, som også skulle være 4-dørs.

Igen kom Pigozzis gode relationer til Fiat-ledelsen til stor nytte. Han fik lov til at vælge én af de seks Project 122-prototyper, designet af Felice Mario Boana, og den kom til at danne grundlag for en lille Simca. Den nye Simca med Fiat-oprindelse blev introduceret på biludstillingen i Paris i efteråret 1961 med navnet Simca Mille (1000). Den blev fra starten en stor salgssucces, som holdt sig på markedet i mange forskellige versioner indtil 1978, og der blev i alt produceret næsten 2. millioner enheder. Den oplevede endda i perioder at være den mest solgte bil i Frankrig og hjalp Simca til i flere omgange at blive den næststørste bilproducent i Frankrig; Renault var den største.

Pigozzi var aktiv i Simca indtil 1963, hvor han gik på pension men døde allerede i 1964. Pigozzi blev efterfulgt af Georges Hereil. Selv om Chrysler nu sad 63% af Simca-aktierne, erklærede Hereil, at Simca ville fortsætte som et selvstændigt fransk selskab. Historien har vist, at dette ikke holdt stik.



Matra-Simca og Simca Abarth

Selv om det var meget vigtigt for Simca at markere, at man ikke var afhængig af Fiat, skete det ofte, at Simca efterlignede flere af Fiats aktiviteter, som f.eks. at samarbejde med mindre konstruktører, karrosseridesignere og producenter, som f.eks. Bertone og Abarth.

Et eksempel fra Frankrig er ingeniør- og maskinfirmaet Matra. Matra ville også forsøge sig som bilproducent og byggede en sportsvogn, som fik

For første gang præsenterer en fransk fabrik på én gang fire versioner af samme model:

SIMCA 1100 - 2 DØRS
SIMCA 1100 - 4 DØRS

Der er kun én forskel: 4 døre i den ene udgave (med børne-sikre låse i bag-

dørene) — i den anden kun 2 døre, hvilket giver et endnu smukkere ydre. Vælg den ene eller den anden: de har begge de samme gode egenskaber, de har begge plads til 4–5 passagerer, de er begge praktiske, robuste, livlige og økonomiske.



Fra 1968-brochure for Simca 1100.

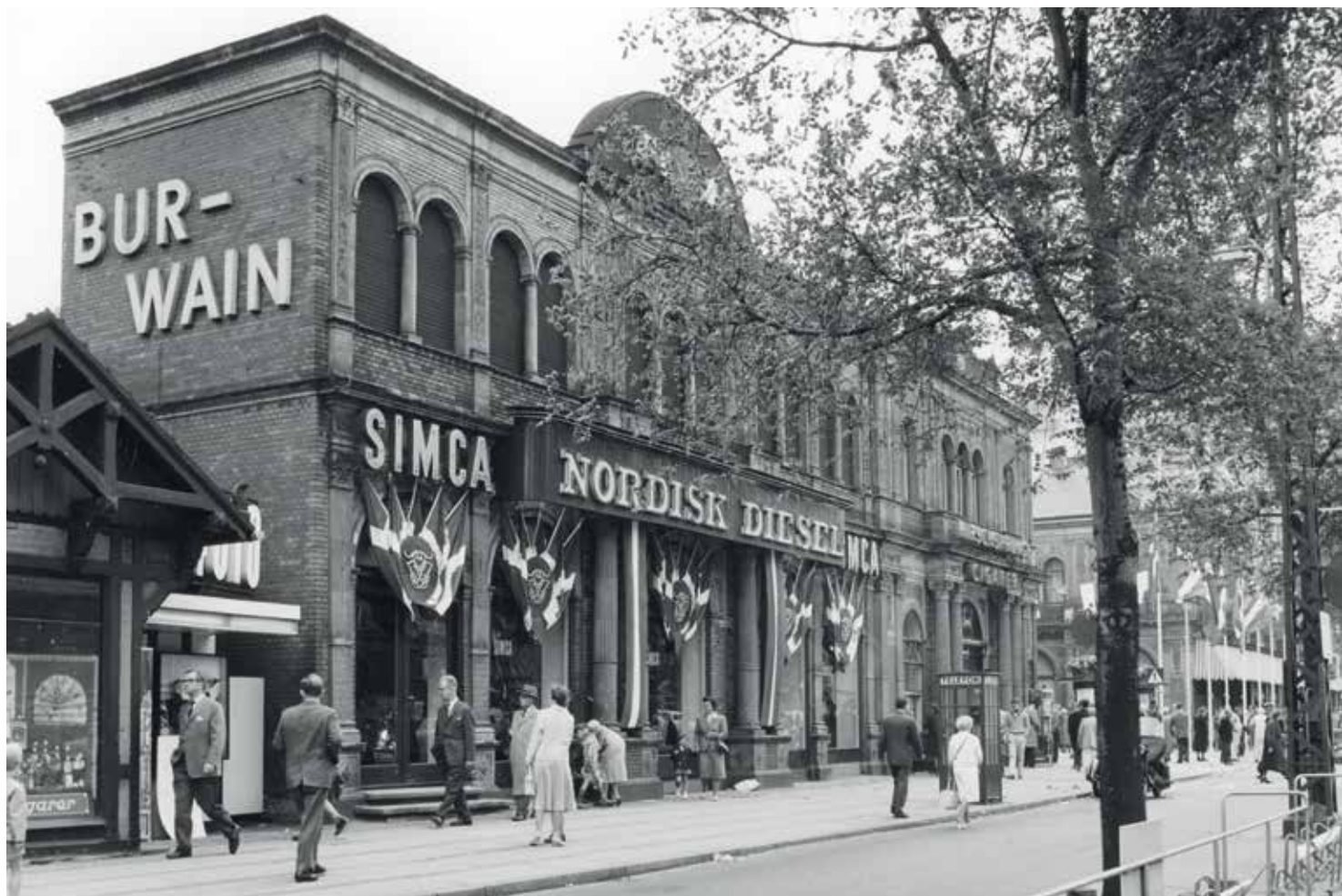
modelbetegnelsen Matra 530. Den blev ikke nogen salgssucces, hvilket for en stor del skyldtes, at det var svært for Matra at finde egnede forhandlere. Simca-forhandlerne måtte ikke sælge Matra'er, men i 1969 blev der indgået en samarbejdsaf-tale mellem Simca og Matra om udvikling af en ny, fælles sportsvogn, som skulle udvikles af Matra men med størst mulig anvendelse af Simca-komponenter, først og fremmest fra Simca 1100.

Resultatet, som blev præsenteret for publikum ved 24-timers løbet på Le Mans-banen i 1973, fik modelnavnet Bagheera, formentlig hentet fra Kiplings "Junglebogen". Den blev bygget hos Matra og vakte bl.a. op-

mærksomhed ved sin kabineindretning, hvor forsæderne havde plads til tre personer.

Bagheera'en blev i 1980 efterfulgt af Murena, men da var Simca-navnet for længst forsvundet.

Som antydet tidligere fik Simca også et samarbejde med Abarth, som førte til en Simca Abarth 2000, som til dels var bygget på en Simca 1000 bund, men forsynet med en 2 ltr. Abarth motor. Den blev produceret omkring 1963. Det er ikke helt klart, hvor mange, der blev produceret, men der har været enkelte brugte eksemplarer udbudt fra USA, og her tales der om et prisniveau på omkring \$ 100.000.



Simca i Danmark

Som tidligere nævnt begyndte Simca allerede i begyndelsen af halvtredserne at opbygge sit eget netværk på eksportmarkederne for at frigøre sig for afhængigheden af de lokale Fiat-selskaber og det lykkedes bl.a. i Sverige.

For Danmarks vedkommende var situationen lidt anderledes. Her havde man en forholdsvis stærk Fiat-ejet importør, som absolut ikke var interesseret i at afgive importen af Simca. I markedsføringen af Simca anvendte man konsekvent firmanavnet Simca NF. NF stod for Nordisk Fiat.

Men i Danmark sad der den dynamiske bilmand, Jens Yde, som i samarbejde med Burmeister & Wain havde skabt bilimportøren Nordisk Dieselauto (senere Nordisk Diesel). Jens Ydes egen Willys Overland Samlefabrik indgik i det nye selskab. Jens Yde havde en god håndfuld af agenturer, som Standard, Skoda, Saab, Studebaker, Scania Vabis og Willys. Ideen var, at Standard skulle være hovedmærket i modelprogrammet, men da Standard – efter pres fra den britiske regering – indførte en én-model politik med Standard Vanguard som eneste tilbud, kom ND til at mangle en bil i den mindre mellemklasse, idet man pga. den politiske udvikling i Tjekkoslaviet

ikke længere turde satse på Skoda.

Jens Yde var sikker på, at han på biludstillingen i Paris hos Simca havde fundet, hvad han manglede i sit program. En elegant bil i 1200cc-klassen, som en troværdig producent stod bag, og til en fornuftig pris. Den følgende beskrivelse af Nordisk Diesels kamp for at få Simca-agenturet er hovedsagligt baseret på Ydes korrespondance med Simca gennem næsten 10 år for at få Simca-agenturet for Danmark. Dokumentationen stammer fra Uffe Mortensens ND-arkiv.

Simcas overtagelse af Ford France førte ikke umiddelbart til de sto-

Apolloteatret til venstre for Tivolis hovedindgang blev shallburgteret i 1945. Den foreste, intakte del af bygningen fik en ny bagmur og fungerede i en lang årrække som udstillingslokale for Nordisk Diesel. Billedet er taget på Dronning Ingrid's fødselsdag 28/3-1960.

Til venstre en annonce for Simca 8 i Skandinavisk Motor Journal fra 1950, hvor Simca stadig blev importeret af Nordisk Fiat.

Simca 8

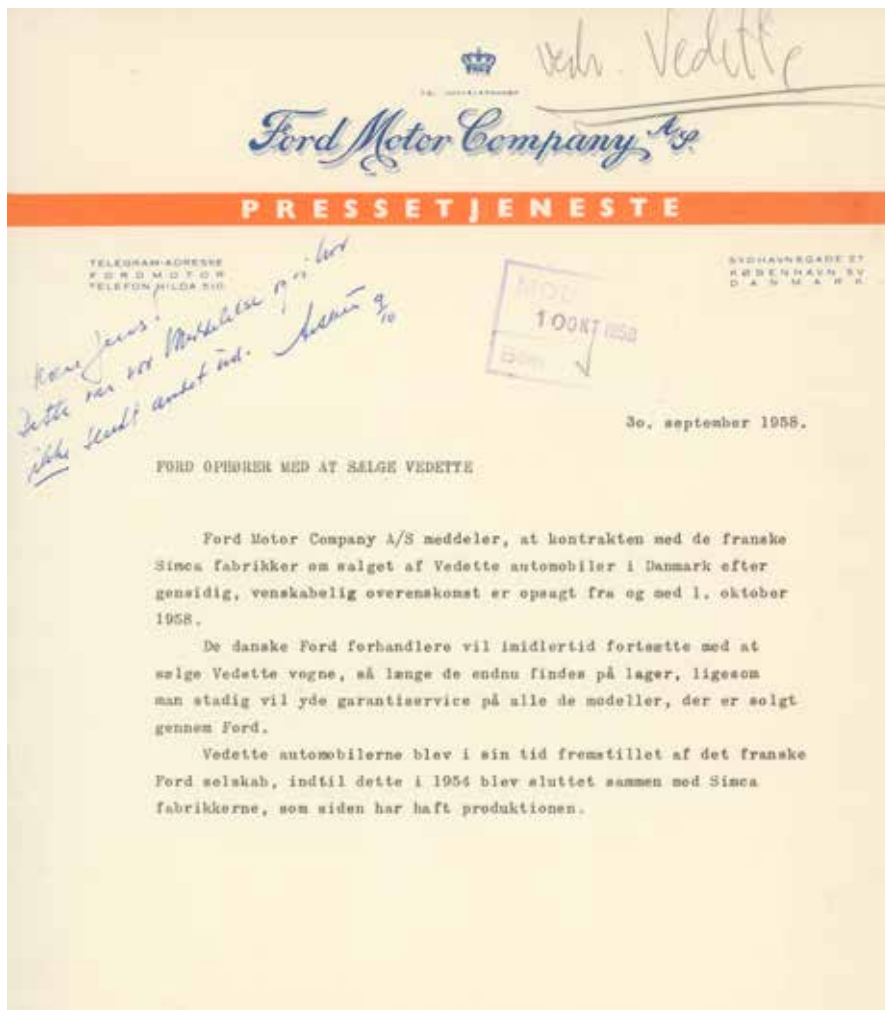
Automobilen med de elegante linier. Det smagfulde, rummelige 4-dørs stålkarosseri uden dørstolper og den eminente afledning byder på en enestående kørselskomfort. Dette i forbindelse med en levende og yderst økonomisk topventileret motor har gjort det til eet af

Frankrigs mest populære automobiler

Modellen leveres også som Ind- og Ransænge med en nettolast på 500 kg.

SIMCA

Griffenfeldsgade 32, København N - Tlf. Central 15367 og 15967



Selvom Simca i 1954 havde overtaget fransk Ford, blev de nye Vedette-modeller forsat solgt under Ford-navnet i en række lande uden for Frankrig – også i Danmark. Først da Nordisk Diesel overtog importen blev de danske Vedetter til Simca!

re forandringer i distributionen. F. eks. var Ford Motor Company i Danmark importør af de tidligere franske Ford-modeller (Vedette etc.) indtil slutningen af 1958, hvor det endelig var lykkedes for Nordisk Diesel at blive Simca-importør med virkning fra starten af 1959. Nordisk Diesel havde længe været Kgl. Hofleverandør, hvor der både var blevet leveret Studebaker og Willys biler, Ferguson traktorer og en enkelt Lambretta scooter, som Kong Frederik selv benyttede. Det varede derfor heller ikke længe før der kom både Aronde P60 og en Residence (Krone 3) i den kongelige vognpark.

Dansksamlede Simca'er?

Den nye svenske Simca-importør var allerede i slutningen af 1956 begyndt samling af Aronde-modellerne af CKD-dele, og det var selvfølgelig Nordisk Diesels ønske at gøre det samme. Det ville betyde, at man

med import og samling af Simca kunne få en bedre udnyttelse af sin produktionskapacitet, som ikke kunne udnyttes i tilstrækkeligt omfang med samling af de nye små Standard-modeller fra England. De gode relationer til den svenske importør ANA gjorde, at Nordisk Diesel-medarbejdere allerede i løbet af 1957 i flere omgange besøgte ANA for at få et overblik over kravene til et produktionsapparat for Simca. I øvrigt fik ANA en pæn succes med de svensk-samlede Aronde'r og solgte allerede i 1957 ca. 3400 Aronde'r.

Konklusionen på undersøgelserne viste tilsyneladende, at en dansk samleproduktion ikke ville være lønsom, og der blev derfor kun importeret færdige biler fra fabrikkerne i Frankrig efter at Nordisk Diesel fra 1. januar 1959 endelig blev Simca-importør. Samlefaciliteterne blev derefter kun lejlighedsvis brugt til andre formål.

Da Chrysler USA i mellemtiden havde overtaget en bestemmende aktiepost i Simca, medførte det, at Nordisk Diesel også fik importen af de amerikanske Plymouth- og Chrysler-biler, og man måtte derfor tage afsked med importen af Studebaker. Chrysler og Plymouth havde efter krigen været importeret af Domi. Dodge importen forblev hos Skandinavisk Motor Co.

Nordisk Diesel

Indtil Nordisk Diesel overtog importen af Simca og startede salget fra januar 1959 havde importen af Vedette-programmet ikke ligget hos Nordisk Fiat, men var forblevet hos Fords danske selskab, Ford Motor Company, der lå i Københavns Sydhavn, næsten som nabo til Nordisk Diesel.

Det lykkedes ND at sælge 1.659 nye Simca'er i det første år som ny importør. Året før havde den tidligere importør, Nordisk Fiat, kun solgt 482 Simca'er. Det var en god start for Nordisk Diesel, men ND havde også aftalt med Simca at aftage 2.000 biler (person- og varebiler) om året. Det bedste år for Nordisk Diesels Simca-forretning blev 1962, takket være den billige Aronde-version med navnet Etoile og den nye model Simca 1000. Selv om den havde hækmotor som Renault Dauphine og VW, blev den som tidligere nævnt en stor salgssucces og var i perioder den mest solgte bil i Frankrig.

I forbindelse med Nordisk Diesels overtagelse af Simca-agenturet, en beslutning som Nordisk Fiat absolut ikke var begejstret for, var det blevet aftalt mellem parterne (Ford, Fiat og Nordisk Diesel), at Nordisk Diesel skulle overtage de tidligere importørers lagre af usolgte biler og reservedele. Der var tale om ca. 130 nye biler fra Nordisk Fiat. Antallet af Vedette'r som skulle overtages fra Ford kendes ikke. Tilsyneladende forløb overtagelsen af Vedette'rne fra Ford smertefrit, hvorimod der åbenbart opstod problemer med Nordisk Fiat, hvad reservedelene angik. Den 10. april 1959 måtte Jens Yde skrive til Nordisk Fiats direktion med

en kraftig henstilling om at udlevere lagerkortene, således at man blev i stand til at kunne få et overblik over lagersituationen og hvad man skulle overtage. Det var bl.a. vigtigt for at man kunne bevare leveringsevnen over for både de hidtidige og de nye forhandlere fra ND's net. Problemet blev åbenbart efterfølgende løst, for det endte med, at Nordisk Diesel efterhånden også overtog importen og distributionen af Fiats vare- og lastvogne samt Autobianchi med de små Bianchina modeller.

Nordisk Diesels hovedkvarter, Borgmester Christiansens Gade 55 i Københavns sydhavn. I vinduerne ses et par Simca 1000 og en 1301.

Mon ikke også det er i Sydhavnen at man i 1958 fotograferede den fine Simca Aronde P60, i den populære version "Etoile". I markedsføringen hed den blot Simca Etoile – som regel sprang man modelbetegnelserne Aronde, Ariane og Vedette over.





Denne usædvanlig flotte ND-brochure fra februar 1960 viser Simcas store personvognsprogram. Og så har vi ikke vist alle modellerne!

SIMCA ÉTOILE



I den nye SIMCA (2015) skaber lige alle fordelene, samtidig med, fordi de uendelige lyder med SIMCA's stærke, vinklede kromerede SIMCA ÉTOILE med en "jættelyst" der tillader køreren at se sig i den smalle trafikstrøm, de praktiske indretninger og de avancerede tilbehør i bilen gør den "personlige".

Med sine 1000 cm³ af den nye SIMCA motor, der producerer 55 CV og 4000 km, har den en af de mest økonomiske motorer af sin størrelse og af sin klasse.

Med sin afslutningslige, moderne fremdriftsindretning har den, for den, der har en økonomisk afsluttet bil, en af de mest økonomiske og mest praktiske biler i sin klasse. Den er let at man kan kører rundt i byen og på landet med en lille motor, der er let at betjene og vedligeholde. Den er billig at betjene og vedligeholde.



SIMCA ÉLYSÉE



SIMCA ÉTOILE skaber "Person" fordelene, samtidig med, fordi de uendelige lyder med SIMCA's stærke, vinklede kromerede SIMCA ÉTOILE med en "jættelyst" der tillader køreren at se sig i den smalle trafikstrøm, de praktiske indretninger og de avancerede tilbehør i bilen gør den "personlige".

Med sine 1000 cm³ af den nye SIMCA motor, der producerer 55 CV og 4000 km, har den en af de mest økonomiske motorer af sin størrelse og af sin klasse.

Med sin afslutningslige, moderne fremdriftsindretning har den, for den, der har en økonomisk afsluttet bil, en af de mest økonomiske og mest praktiske biler i sin klasse. Den er let at man kan kører rundt i byen og på landet med en lille motor, der er let at betjene og vedligeholde. Den er billig at betjene og vedligeholde.



SIMCA MONTLHÉRY



SIMCA MONTLHÉRY er en af de mest økonomiske og mest praktiske biler i sin klasse. Den er let at man kan kører rundt i byen og på landet med en lille motor, der er let at betjene og vedligeholde. Den er billig at betjene og vedligeholde.

Med sine 1000 cm³ af den nye SIMCA motor, der producerer 55 CV og 4000 km, har den en af de mest økonomiske motorer af sin størrelse og af sin klasse.

Med sin afslutningslige, moderne fremdriftsindretning har den, for den, der har en økonomisk afsluttet bil, en af de mest økonomiske og mest praktiske biler i sin klasse. Den er let at man kan kører rundt i byen og på landet med en lille motor, der er let at betjene og vedligeholde. Den er billig at betjene og vedligeholde.



SIMCA MONACO



SIMCA MONACO er en af de mest økonomiske og mest praktiske biler i sin klasse. Den er let at man kan kører rundt i byen og på landet med en lille motor, der er let at betjene og vedligeholde. Den er billig at betjene og vedligeholde.

Med sine 1000 cm³ af den nye SIMCA motor, der producerer 55 CV og 4000 km, har den en af de mest økonomiske motorer af sin størrelse og af sin klasse.

Med sin afslutningslige, moderne fremdriftsindretning har den, for den, der har en økonomisk afsluttet bil, en af de mest økonomiske og mest praktiske biler i sin klasse. Den er let at man kan kører rundt i byen og på landet med en lille motor, der er let at betjene og vedligeholde. Den er billig at betjene og vedligeholde.



SIMCA PLEIN CIEL
(Coupé)



SIMCA PLEIN CIEL er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller.

SIMCA OCEANE
(Cabriolet)




SIMCA OCEANE - lang tid før sin tid. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller.

SIMCA MESSAGE



SIMCA INTENDANTS



SIMCA CHATELAINE SUPERLUXE



Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller.

SIMCA ARIANE SUPERLUXE
(4 eller 6 cylindret motor)



Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller.

SIMCA BEAULIEU



Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller.

SIMCA CHAMBORD



Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller.

SIMCA PRÉSIDENCE



Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller.

NORDISK DIESEL A/S




Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller. Den er en af de mest populære af alle SIMCA-modeller.



Her er vi tilbage i Falkonerteatrets sal (se VT 508+509). Her ses Aronde-modellerne Grand Large og Chatelaine, og derunder den eksotiske Océane med Facel-karosseri.

Den midterste af de 4 Ariane på scenen er blevet tohjulet – med klar refence til den berømte stuntman Jean Sunny, der i 60'erne turnerede med et vanvittigt show, hvor han altid kørte i Ariane, og det meste af tiden på to hjul.



En lidt tidligere Aronde 90A i varevognsudgave – sikkert model Messagère, på rampen hos Nordisk Diesel i Sydhavnen.

Nederst ankommer en større sending Ariane med tog fra Frankrig.



Farvel til Aronde-modellerne

Den første Aronde-serie med navnet Simca 9 Aronde kom på markedet 1951. I 1955 blev den efterfulgt af 90A med Flash motor. Den sidste Aronde blev P60-versionen, som blev præsenteret i september 1958, blev i oktober 1960 opdateret med den nye Rush motor med 5 hovedlejer.

Da de nye 1300/1500 modeller blev præsenteret i 1963, blev markedssituationen ændret, for ved overgangen til 1300/1500-modellerne skete der samtidig det, at Simca-modelprogrammet at modelprogrammet blev kraftigt beskåret. Aronde-serierne, hvor de tre modelserier det meste af tiden havde bestået af seks til syv forskellige versioner, med både stationcars og hard-tops, bestod det nye modelprogram i realiteten nu kun to karrosserier: sedan og stationcar i to udstyrsversioner.

I 1966 blev 1300/1500-modellerne efterfulgt af 1301- og 1501-modellerne, som med få ændringer blev præsenteret som opdaterede versioner af de tidligere. De nye modeller var nydelige, men også ret almindelige. Priserne var gunstige og lå for det meste på linie med tilsvarende modeller fra Ford, Opel, Fiat og Renault. Alligevel udeblev salget af de to modeller. Det blev derfor efterhånden Simca 1000, der skulle trække det store læs i afsætningen af Simca biler.

Ny Chrysler-organisation i Danmark

Simca-ledelsen, hvor selskabet nu var næsten 100 % Chrysler-ejet, var ikke tilfreds med det faldende salg i Danmark, og det førte til, at Nordisk Diesel ved udgangen af 1968 opgav sine bil-aktiviteter for at koncentrere sig om Massey-Ferguson aktiviteterne. Simca-importen blev overtaget af et nyt Simca-ejet selskab med navnet Simca Danmark A/S. Det nye firma med mange "gamle" Nordisk Diesel-medarbejdere flyttede ind i det Arne Jacobsen-designede kompleks på hovedvejen i Glostrup, som oprindeligt var hovedkvarter for landbrugsmaskinfirmaet Massey-Har-



Udateret pressefoto fra Nordisk Diesel. Den ledsagende tekst lyder: "Der er livlig trafik af SIMCA ARIANE foran den engelske kirke i København".



En Simca 1501 ved præsentationen for forhandlerne i 1966 i København. Den slanke svale er afløst af Chrysler-stjernen.

ris. Nordisk Diesel overtog efter fusionen mellem Ferguson og Massey-Harris anlægget i Glostrup og benyttede det til forskellige formål, bl.a. husede det i en periode også detailforretning for Nordisk Diesels bilmærker. Simca Danmark-navnet blev dog ret hurtigt ændret til Chrysler Danmark.

Det var et gunstigt tidspunkt for Simca at starte eget import- og distributionsselskab, for det faldt sammen med at lanceringen den nye Simca 1100 med forhjulstræk og tværliggende motor skulle finde sted, og den blev straks en stor succes. Den blev også hjulpet på vej af en "Årets bil"-titel. Dens nærmeste konkurrent var Fiat 128, ja den var nærmest en

kopi af den. Simca 1100 havde den fordel, at der var flere karrosserivarianter, først og fremmest 2- og 4-dørs modeller med stor bagklap. Et design som Fiat tidligere havde afgivet til Zastava i det daværende Jugoslavien.

Den nye organisation i Danmark og de nye modeller gjorde Simca til et af de større mærker. Specielt gav de nye 1307 og 1308-modeller et kæmpe løft til Simcas renommé, da de blev kåret til "Årets bil 1976", både i Europa og i de lokale konkurrencer i de fire nordiske lande. Den var samtidig et forvarsel om, hvad der ville komme til at ske, efter at Chrysler US nu også kontrollerede Rootes-koncernen i England.

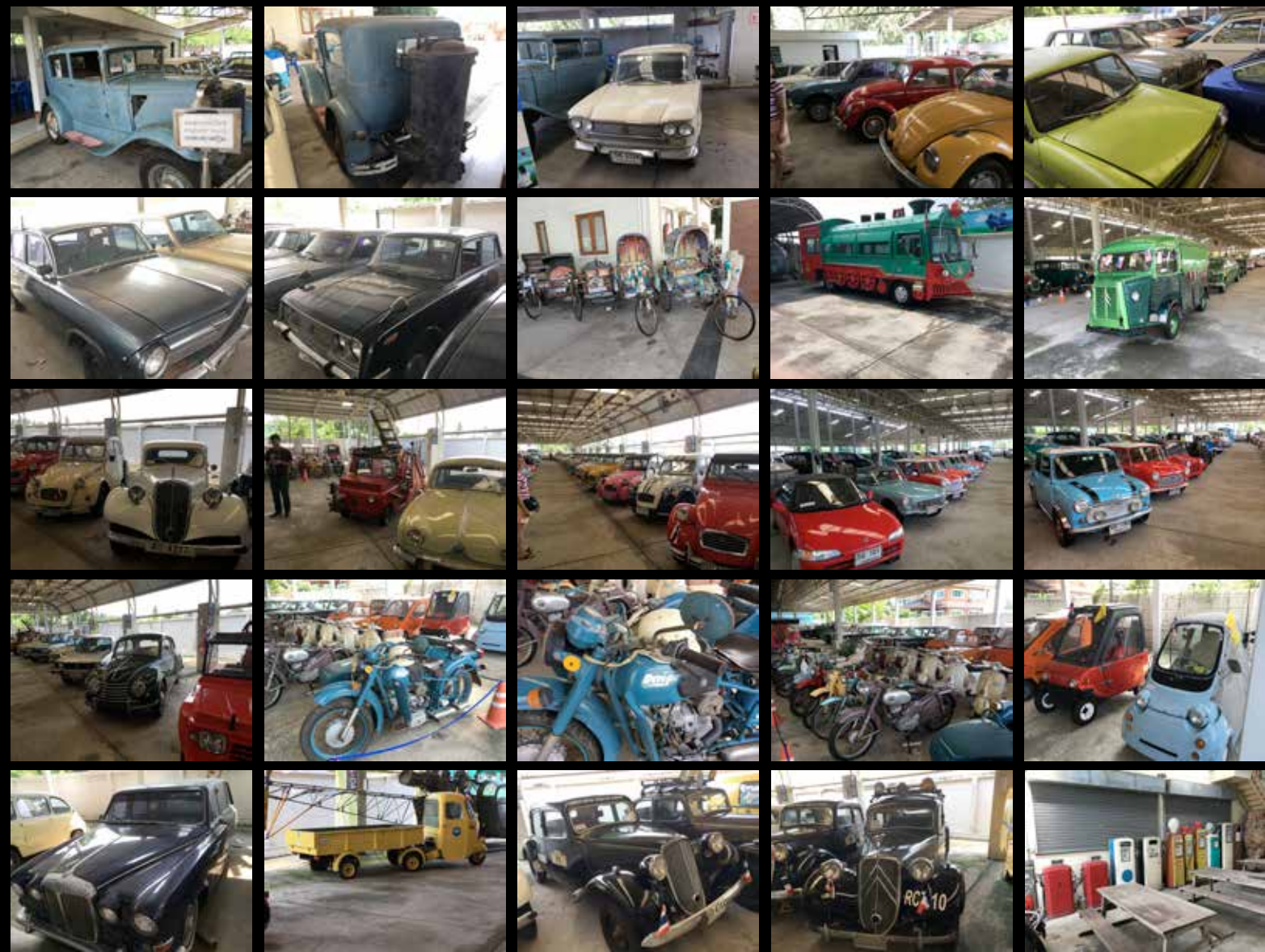


Nogle flotte pressebilleder af 1301 og 1501 fra 1966. Det må antages, at der har været en retouchør på spil i fiskekutterens registreringsnummer.



1307/08-modellerne blev designet af Roy Axe hos Rootes, mens ansvaret for den tekniske del og produktionen blev overladt til Simca (Chrysler France).

I 1979 lykkedes det igen for Simca at få en pris: Afløseren for Simca 1100 kom til at hedde Simca Horizon, men her var navneforvirringen om Chryslers europæiske mærker allerede begyndt. Horizon blev betragtet som en Simca, men da den fik titlen "Årets Bil 1979" hed den pludselig Chrysler Simca Horizon! I 1981 udgik Simca-navnet fuldstændigt. Da forskellige af de hidtidige Simca-modeller for en tid levede videre under andre mærkenavne og modelbetegnelser, må det være historisk korrekt, at sige at Simca



En rejse til Østen

Vietnam og Thailand på godt og ondt

Tekst og foto: Steen Pausbæk

Primo oktober rejste min kone og jeg til Østen for at holde ferie og besøge familien.

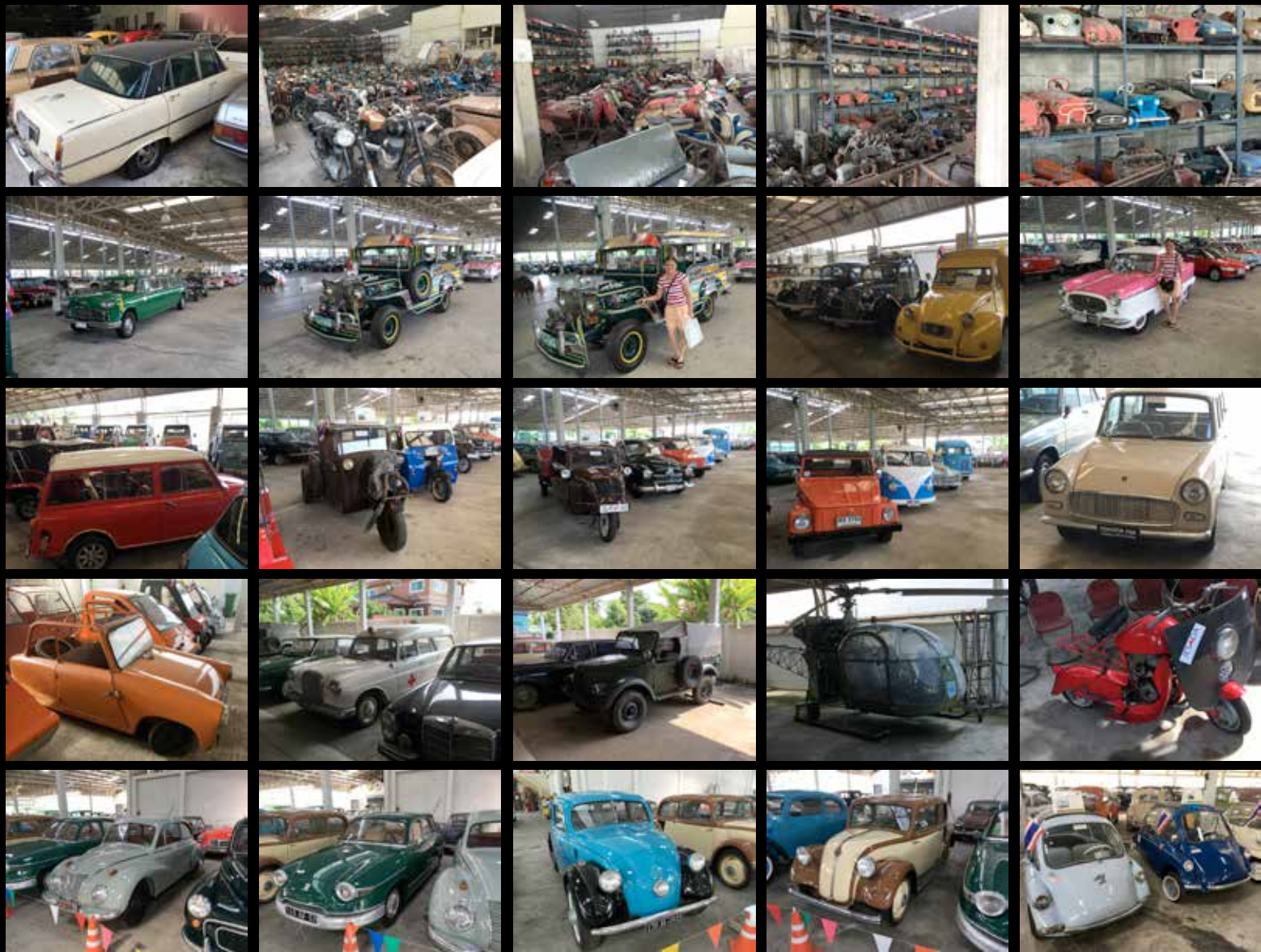
Første stop Bangkok. Her blev vi hentet af en privat taxa som hotellet havde bestilt, en MG, men kinesisk bygget. MG ZS i-Smart. Den var pænt lavet med god finish, drivlinen er en kinesisk fra SAIC.

Dagen efter fløj vi til Vietnam, hvor vi oplevede en masse, fra deres gode vietnamesiske mad, til tunnellerne fra Vietnamkrigen.

Efter nogle dage tilbage til Bangkok, hvor "vores" taxachauffør hentede

os i lufthavnen. Jeg spurgte hvad han skulle have for en heldagstur til Jesada Teknisk Museum, der ligger ca. 50 kilometer uden for Bangkok. Han havde aldrig været der, men en heldagstur kostede 2.000 Bath (kr. 400,00). Vi aftalte vi skulle mødes næste morgen, og jeg ville selvfølgelig betale indgangen til museet for ham.

Næste morgen kørte vi til Jesada, og da vi kom frem var der ca. 10 minutter til museet åbnede. Da de åbnede ville jeg betale entre, men det kunne ikke lade sig gøre. Der var nemlig gratis adgang. Her var 300



køretøjer. Nogle der skulle restaureres og andre i god stand. Ejeren er en thailandsk rigmand, der har købt de fleste biler i tyskland, og der var alt, lige fra pedalbiler, over rickshaw-cykler, motorcykler, biler, tog, både og fly.

Det første man møder, når man kommer ind er en Ford A 1931 med gas-generator, der lige som de fleste er importeret fra tyskland.

Så kommer man til de ikke-restaurerede biler og motorcykler, og først herefter kommer man ind i selve udstillingen, hvor der er mange fran-

ske, japanske, engelske, italienske og russiske biler mm.

Midt i det hele står der også tre svenske: En Volvo Amazon 121 fra start 60'erne, en Volvo Amazon 122S fra 1966 og en Volvo 1800ES. Den nordiske stolthed kom lidt op i mig, men så så jeg to stk. Ellerter, danske biler, og den ene ombygget med solfanger, så den ikke skulle have ladet batterier op.

Herefter gik turen hjem til hotellet, kun afbrudt af af frokost, hvor vores chauffør selvfølgelig blev inviteret med.

Ferien var ikke slut, vi skulle besøge familien i Khon Kaen, her ser man ikke veteranbiler, men en dag på markedet så jeg en ældre Chevrolet lastbil. Teknik/drivline eller historie kender jeg intet til, men et smukt syn var den, bortset fra fælgene. Og så var den anderledes, i forhold til de mange Isuzu og Toyota pick-ups.

Moralen er: Hvis du/i skal til Bangkok, så er Jesado Teknisk Museum er besøg værd.

www.jesadatechnikmuseum.com









Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilklub.dk

Om billedet med lille udvalg af forskellige Mercedes-biler vides, at det er taget på Bispetorvet i Aarhus og at det er fra 1938. De fire yderste vogne er med tyske nummerplader af forskellig observans, men på bilen i midten sidder der en dansk prøvenummerplade med bogstavet K for København. Vi vil selvfølgelig gerne vide noget om hvad det er for nogle biler – men især hvilken begi-

venhed der er tale om. Måske et organiseret salg fremstød for mærket – eller er det en særlig Aarhus-begivenhed?

Det gamle foto kommer fra Gudme Lokalhistoriske Arkiv og er taget på herregården Ryegaard.

Selvfølgelig det klassiske spørgsmål: Vi (og lokalarkivet) vil meget gerne vide hvad det er for en bil!





Svar på billederne i VT 508

Det var for en gangs skyld ikke det store antal besvarelser vi fik på spørgsmålene i sidste blad. Men ganske sikkert nok.

Om bilen ved tankstanderen skriver Anders Clausager: Vauxhall Light Six ASY eller ASX fra 1933-34, eller den efterfølgende model DY/DX med Dubonnet affjedring fra 1934-37. De blev muligvis samlet af General Motors i Danmark. Light Six var den første populære model fra Vauxhall efter at firmaet var blevet overtaget af GM in 1925. Den havde en lille 6 cylindret topventilet motor på hhv. 1530 ccm (ASY, DY) eller 1781 ccm (ASX, DX); det var kun cylinderboringen som var forskellig.

Samme model var svaret fra flere andre. Herunder Egon Lintner som også foreslog, at benzinen har været på tilbud – vi har ikke lige fået undersøgt benzinpriserne i 1935...

Lastbilen er også et GM-produkt, nemlig en Bedford. Her skriver Eigil Visby at det drejer sig om en Bedford WHG, 2 tons, årg. 1933, og at denne model blev produceret af Vauxhall Motors Luton.

Desværre kom vi ikke nærmere på hvad d'Herrer står og foretager sig med bilen.

-jmn.



En meget "mystisk" Dodge

Dette foto er taget på Retortvej i Valby af Michael Elsberg en gang i 1980. Foran "Rejen" holder en rød coupé med et ret specielt udseende, der både leder tankerne mod italiensk og amerikansk billedesign.

Michael har i årevis spekuleret over hvad det var han havde fotograferet, og fik så den gode idé at lægge billedet ud på Facebook i en gruppe, der hedder "Gamle danske trafikbiler". Herefter bredte panikken sig som en steppebrand.

Billedet blev delt i adskillige andre grupper, hvor en hær af kompetente orakler kloger sig over mærkelige biler. Men denne var godtnok svær at knække! Der kom flere hundrede kommentarer og bud på noget der ligner. Der blev sammenlignet med bilmodeller fra hele verden, og adskillige Facebook-brugere var tydeligvis ved at blive alvorligt bekymret for deres nattesøvn. Internettet har sikkert været tæt på det totale sammenbrud, men pludselig – efter mange timer – kom der én med svaret.

Bilen er nemlig spansk. Eller...! Helt præcist er det en Dodge Serra Boulevard 3700 GT. Et meget eksotisk køretøj, bygget af Pedro Serra, karrosserifirma i Barcelona. Teknikken er Dodge, inklusive den hældende

6-cylindrede motor – og så er der glasfiberkarrosseri omkring en rørgitterkonstruktion.

Bilen blev fremstillet i fire serier gennem 70'erne, men den samlede produktion er kun mellem 18 og 23 stk.

Meget mere om den spændende bil kan ses på hjemmesiden <https://dodgeserraboulevard.weebly.com.>, og på YouTube findes et kort klip med bilen i aktion. Især hjemmesiden er anbefalelsesværdig!

Tilbage til vores billede. Det må antages at være en tilfældighed, at der også holder en Dodge (Charger) bag Serra'en. Men det store spørgsmål er, hvad den uhyrligt sjældne bil lavede på Retortvej i 1980. Desværre kan man ikke se om den har dansk nummerplade. Den kan ligeså godt være spansk. Var det en turist på besøg? Måske en spansk eksportør udi grøntsager, der har besøgt det nærliggende grønttorv og lige skal ha' en spids på "Rejen" (eller en reje på spidsen – de gode Facebook-eksperter nævner at der var flere "forlystelser" i kvarteret).

Det korte af det lange er, at nogen må kunne huske en sådan bil, især hvis det skulle vise sig, at den var dansk indregistreret!

-jmn.



MØDESTED MULSTRUP
INVITERER TIL
JULEFROKOST

TIRSDAG D. 18/12 - 2018
KL. 18

Haslevvej 174
4100 Ringsted

Pris pr. deltager 150 kr.

Drikkevarer kan købes

Tilmelding senest 9 / 12

22 88 38 29

Jan.lemming@email.dk



SOMMER'S 
AUTOMOBILE MUSEUM

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.
Tlf.: 4556 5600 (i kontortiden).

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.
Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

Entré: Kr. 80,00,- pr. person – børn op til 18 år er gratis ifølge med voksen.

Museet betjenes i åbningstiden af **Motorhistoriske Formidlere**.

Grupper bedes kontakte kontoret pr. telefon eller e-mail.

Kontortid: Tirsdag og torsdag 9-16, Fredag 9-13.

E-mail: kontor@sommersautomobilemuseum.dk

Hjemmeside: www.sommersautomobilemuseum.dk



Særudstillingen om
Jaguar XJ6
varer til 24/3 2019

Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	DVD film	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
				
RØD/SORT med logo med navn kr. 400,00 kr. 350,00	Kr. 200,00	Bredde 7 cm Kr. 25,-	Kr. 50,-	Bredde 6 cm Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet
Telefon: 0045 4556 5610
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk



Rustreparation af veteranbiler
Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

**Man behøver ikke
være veteran...**



...for at læse

**Veteran
Posten**

www.VeteranPosten.dk

Støt din klub!

Tegn veteranforsikring gennem ETU Forsikring A/S



- Lejlighedsvis kørsel hele året, uden tillæg
- Vejrhjælp inklusiv, på originale biler og motorcykler
- 25% flåderabat ved min. 2 kaskoforsikret køretøjer
- Veteranbiler, lastbiler, motorcykler, knallerter
- Vi forsikrer også ombyggede/uoriginale køretøjer

Mere info på www.etuforsikring.dk eller klubbens hjemmeside.



Veterandele_{dk}

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

- ⇒ Tin
- ⇒ Esbjerg maskinemalje
- ⇒ Frostpropper
- ⇒ Pærer 12V / 6V
- ⇒ Ledning
- ⇒ Benzin slange

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



Vi har udvidet vores lager, så vi nu både er lagerførende i Ford T og Ford A sliddele



Benyt dig af vores gode rabatordninger ved køb for over kr. 500,00 fragtfrit leveret, ved køb over 1.000,00 fratrækkes 5% og ved køb over kr. 2.500,00 fratrækkes 10%

CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

Vi forhandler Gulf's anerkendte klassiske olier 20/50 Sae 30 og Sae 50 zink indhold på 2400 ppm



Vi har fået en god aftale med post Danmark kun kr. 49,00 i fragt for 0-10 kg

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på www.veterandele.dk

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 * Mail: info@veterandele.dk



Biler sælges



MGA 1959 - Porsche-rød. Holder syn til 2024. Incl. Tonau-dækken og kalleche m/sideruder. Bilen har været splittet ad til atomer, hvorefter de enkelte dele er istandsat og samlet igen. Jeg har ejet bilen siden 1989, og den starter og kører fint. Pris kr. 185.000.

Erik Wørmer, tlf. 75640721
e-mail: wormer@stofanet.dk



Cadillac De Ville årgang 1984. 25 fantastiske år med denne dejlige Limousine. Er der nogen der vil fortsætte! Den er på 20% afgift, og har været løbende vedligeholdt og synet og godkendt uden anmærkninger i alle 25 år. I 2019 bliver bilen 35 år hvilket giver nye muligheder. Bilen er til salg evt. bytte som hel eller delbetaling. Interesserede kan ringe og aftale besigtigelse og evt. handelsaftale.

Verner Schytte, tlf. 21438483
e-mail: vk.schytte@mail.dk

Husk at alle former for annoncer og invitationer mv. skal sendes til DVKs sekretariat, f.eks. på mail: kontor@veteranbilklub.dk – altså *ikke* til redaktionen!

Rubrikannoncer er **gratis** for medlemmer af DVK.



NSU Neckar 770 Jagst. Lavet i Tyskland på NSU fabrik. Årgang 1963. Bilen er pæn og velholdt. Den har kørt 87.241 km. Har sidste år i september måned fået bremseslanger udsk., bremsetromler og bakker renoveret - samlet og justeret, 2 bremsecylindre udsk., bremse udluftet. Pris: kr. 49.000,00 kr.

Gitte Frandsen,
tlf. 86323462 /SMS 29294275
e-mail: gbjf@stofanet.dk



Honda Prelude 1,8 EX aut. årgang 1985. Topmodel i det daværende Prelude-program med 4W (4-hjulsstyring) og bagrudevisker. 105 hk, kun 101.000 km, dansk bil fra ny, fuld historie og alle papirer have. En-ejers bil, der blev afmeldt 2013 grundet ejers død. Synet 09/2018 uden anmærkninger. I original stand inkl. det originale Honda radio/kassette anlæg som bilen blev leveret med som ny. I køreklar stand, motor starter med det samme, det mekaniske fungerer som det skal. Lidt kosmetisk arbejde må påregnes. En meget sjælden model. Tidligere reg.nr. LV 53.600. Vil i 09/2020 overgå til 25% afgift.

Henvendelse og besigtigelse: Asaa Auto- og Karosseriværksted, Havblik 3, 9240 Asaa.

John, tlf. 98851940 / 40811940

Dele til biler sælges



"Fejlkøb". På efterårets Fredericiamesse troede jeg, at jeg havde fundet to nye og helt rigtige kofangerhorn til MG Magnetten. Umiddelbart ligner de dem, der sidder på Magnetten. Ligner det gør de, men de passer ikke! Efter at have studeret andre engelske biler er jeg kommet frem til, at de nok passer bedre til de første årgange af Jaguar Mk II. Eller tager jeg fejl? Sælges for 260,- kr., som jeg selv gav for dem.

Matthies Nissen, 4016 5486
e-mail: moganissen@youmail.dk

Reserve dele til **Ford A** tilovers efter renovering af Roadster Deluxe (købt af Leif Gr. Thomsen i starten af 70'erne). Der er ikke mange karrosseridele, men meget andet.

Knud Christensen, tlf. 74420800
e-mail: kc@kcproduction.dk



Taxalysgter

Martin Farsinsen, tlf. 60603270
e-mail: mmfarsinsen@gmail.com

Diverse reservedele til salg: Toppakninger, navkapsler m.m. Kontakt Verner Schytte for yderligere detaljer.

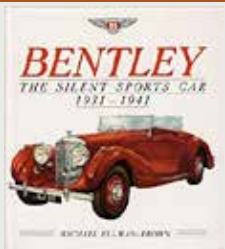
Verner Schytte, tlf. 21438483
e-mail: vk.schytte@mail.dk

Diverse reservedele til salg: Toppakninger, navkapsler m.m. Kontakt Verner Schytte for yderligere detaljer.

Verner Schytte, tlf. 21438483
e-mail: vk.schytte@mail.dk



Automobilia



Bentley. 450 sider: 1-100 Proton and Historie. 100-300 gennemgang af modeller. 300-448 tabeller - kr. 295. Drømmebiler 1001 foto REBO/produktion - kr.125. Legendariske biler - kr. 125. 50-ernes biler-"200 biler fra hele verden", sort/hvid - kr. 175. Fotos af forsider kan fremsendes.

Søren Møller, tlf. 26642294
soren.amstrup.moller@gmail.com



Ford model A og AA Håndbog, 56 sider, dansk. Ford Reparationspriser 1936. 24 sider, dansk. Ford Reparationspriser 1928. 22 sider, dansk. Ford Service, Jan 1928, model T, 293 sider, stift bind, dansk. Ford 1934 model Y håndbog, 60 sider, dansk. Ford 1934 V8 personv. og Fordson lastv. håndbog 74 sider, dansk. Ford 1935 Junior de Luxe, model C, dansk, 61 sider. Ford 1938 Ny 4 og Fordson lastv. Håndbog, dansk, 70 sider. Alt er originalt og i ret god stand.

Poul Jørss, tlf. 29925377
e-mail: poul.jorsss@gmail.com

Diverse

Garage til leje for mindre bil; areal 2,4 m x 4,9 m, beliggende i Ordrup v/Holmegårdsvej. Leje pr. md. kr. 1.000.

Steen Winther-Petersen, tlf. 40330048 - gerne SMS
e-mail: maegler@mail.dk

Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis.
DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst: _____

Biler _____

Dele til biler _____

MC _____

Dele til MC _____

Automobilia mv. _____

Diverse _____

Medl.nr. og navn: _____

Adresse: _____

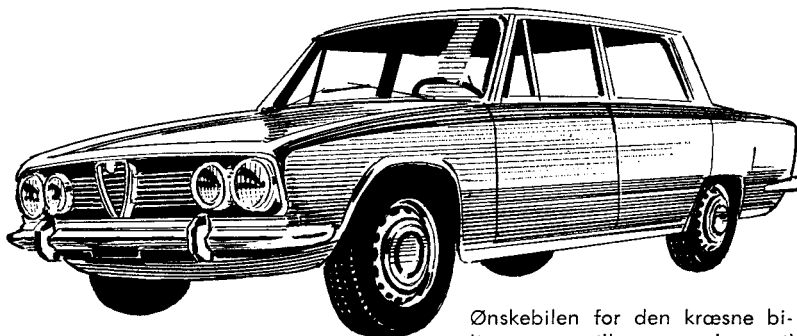
Tlf. og email: _____

DVK · Nærum Hovedgade 3 · 2850 Nærum
Mail: kontor@veteranbilklub.dk
Husk! Sidste frist den 10. i måneden!

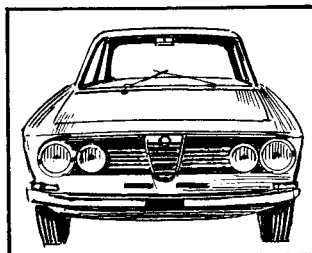
Forum udstillingskatalog 1968...



- den nye 1750 BERLINA
EXCLUSIV-ELEGANT-LYNHURTIG



ALFA ROMEO
fuldblods biler for kendere



Ønske bilen for den kræse bilist, som stiller store krav til komfort – og hvad køreegenskaber, acceleration og topfart angår ikke vil se sig distanceret af nogen sportsvogn. Teknisk stort set identisk med de berømte ALFA ROMEO sportsvogne: 132 hk alum.motor m. 2 overligg. knastaksler, 2 dobb. karburatorer, 5-trins gear og servoforstærkede skivebremser på alle 4 hjul. Top-hast. over 180 km/t.

Pris excl. lev. kr. 48.900.-

TRANBERG BILER
GL. KØGEVEJ 84, VALBY, TLF. 30 65 88
IMPORT: TRANBERG, KOLDING (055) 24544



● Bagklappen ●

Jaguar MK II 340, 1968

En god ven og jeg sad sidst i halvfjredserne og talte om biløkonomi. Han kørte i en ældre MK II og jeg i en nyere Renault 16. Det blev ikke til et væddemål om hvem der kørte billigst, men han tændte en gnist. Sturvildtjagten gik ind efter Jaguaren.

Den blev "skudt" på et autoværksted i Ballerup i 1977, lettere såret, druknet, og med utætte ventiler. Dyret ville ikke starte. Det lykkedes at få liv i dyret, som blev kørt til "jaguardyrlæge". Renault 16 blev solgt.

Bilen blev brugt dagligt til forretningskørsel og løbende serviceret af jaguardyrlægen, som sagde at der var en Jaguarklub. Den meldte jeg mig ind i, og fik en masse info. Hvad var det for en Jaguar jeg havde fået fingre i?

Den var solgt af Sommer, som skaffede kopi af salgsfaktura, samt oplyste at det var den ultimativ sidste solgt i Danmark. Nå, OK.

Med stel nr. 80527 fik den et Heritage Certificate fra Jaguar, som bekræftede, at den var den 8. sidste 340 fra samlebåndet. Alt så godt.

Der blev ført logbog, så alt blev registreret, for at se om det nu også var rigtigt, at den var billigere at have. Det viste sig efter 13 års uafbrudt brug, at det var den søreme, med en bruttoudgift på 2.200 kr/måned. Den svigtede aldrig. Det var ellers et fast spørgsmål, om man ikke skulle have 2 Jaguar, da den ene altid stod på værksted! Nix – men den skulle vedligeholdes.

Den blev taget ud af drift i halvfemserne, og blev ført tilbage til nyværdig stand med original farve: Royal Dark Blue Pearl. Matching numbers- selv viskermotoren, der var slidt blev sendt til England og renoveret, med besked om at den IKKE måtte males. Motorrummet står 100% originalt. Jaguar oplyste, at de ikke kendte nogen 340 kørende, med yngre stelnummer, bortset fra den de har på museet.

Den blev solgt i 2006 til en glad ny ejer.

Niels Peter Storgaard

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

Al henvendelse:
Dansk Veteranbil Klub
Tlf. 45 56 56 10
Mail: kontor@veteranbilklub.dk