

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



50. årgang - December 2006 - VT nummer 366

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3 2850 Nærum

Klubsekretær: Kai Madsen
Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk
www.veteranbilklub.dk
Giro: 600-4253

Bestyrelsen

Formand:

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

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 45 83 80 08
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben og Motorhistorisk Samråd.)

Bent Friis
Søbakken 29, 7000 Fredericia
Tlf. 75 94 09 97
bent.friis@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol)
Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 39904240
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Mødesteder og udstillinger, vest)
John Andersen
Ndr. Kobbølvej 27, 7000 Fredericia
Tlf. 75 93 17 85
john.andersen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub i klubben & vejlederkorps)
Torben Olesen
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
Tlf. 66174249
torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)
Anne Lise Gustafsson
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby
Tlf. 62 63 20 51
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst)
Ole Poulsen
Tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600
Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særustillingen.
Ny særudstilling fra midt i januar: Tatra og Hans Ledwinka.
Entre for voksne kr. 40. Børn kun i følge med voksne.
Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6000
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 45 65 19 54
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrencesvar dog inden månedens udgang.
Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprøklare.

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Uplandsgade 70, 2300 København S
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kajc@post.cybercity.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Claus Neble, 2253 5550
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midtsjælland:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng
Johnny B. Rasmussen
5818 6309

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Torben Olesen, tlf. 6617 4249
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
torben.olesen@veteranbilklub.dk

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003
Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161
Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Samme adresse

Vestjylland-Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, 97381264
Samme adresse

Sønderjylland:

Lunderup Markvej, 6230 Rødekro
Lars Hugo Kristiansen, 74415420
Mommærkvej 224, Måjbøl, 6470 Sydals
e-mail: migogalice@privat.dk

Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop
Poul-Erik Jakobsen, 27231433
Tranevej 109, 8721 Daugård.
jakobsen@skjernaad.dk

Annoncepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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.

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

København og Nordsjælland
Claus E. Neble -2253 5550

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 5470 0358

Fyn & Jylland
John Andersen - 7593 1785

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53
www.fordv8.dk
Hans Pedersen, 8779 2266
hans.pedersen@fordv8.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Claus Frausing, tlf. 4453 8700

Jensen-Klubben
Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang
Peter Løvstrøm Sørensen
Tlf. 7586 9510

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189

Ford V8 Flathead 1932-53
Hans Pedersen
8779 2266 - hans.pedersen@fordv8.dk

Ford T
Claus Olesen
5950 7155 – claus@clo.dk

Mercedes-Benz
Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

SAAB
Claus Oppenheim
cllop@webspeed.dk

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
9865 8011

IT og medlemsregister

Bo Odegaard
Høstbuen 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Hanne Jonassen, Kai Madsen, Søren Møller, Mogens Olsen.

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4556 5610
(ma-fre 10-13)

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

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

Erhvervs køretøjer, teknisk brevkasse og restaurering :

P. E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
Fax 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse.

I redaktionen desuden:

Morten Alstrup
Svend Carstensen
Erik Nielsen
E.W. Neesgaard
Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.



Bentley S Hooper
Empress 1957

Foto: E. Wang Neesgaard

Endnu et år er gået, allerede

Ja, allerede er 2006 ved at være forbi. Meget er gjort, men ikke alt er nået. Godt det samme, for så havde vi ikke noget at glæde os til i 2007. 2006 har lagt endnu ca. 500 medlemmer til vore i forvejen 5300. Velkommen til alle de nye, vi ser frem til at lære jer at kende, så vi sammen kan nyde vor fælles interesse for motorhistorie og gamle køretøjer.

Der er i 2006 lagt mange kræfter i vort bibliotek. Nye tiltag er ved at være klar til at gå i luften. Hvad det handler om kan I alle glæde jer til, men indtil vi er helt klar, vil vi bevare det som en hemmelighed. Men med så mange frivillige der giver et nap med på biblioteket, vil vi nok være klar i løbet af februar.

Med ønsket om en glædelig jul og et godt nytår til alle 5800 medlemmer og deres familier, ser jeg frem til 2007 med stor optimisme. Tak til alle der har ydet en indsats for DVK i det forgangne år. Jeg ved at endnu flere vil give en hånd med i det kommende år, så nye ideer forhåbentlig kan komme godt i vej.

I 2007 skal vi fejre to 10-års jubilæer, nemlig Klippinge og Børkop mødestederne. Det giver igen en god anledning til at samle medlemmer fra øst og vest.

På gensyn til klubmøder, på messerne eller på landevejene i vores gamle køretøjer i 2007.

God Jul

Dorte Stadil

TAK

Vi vil gerne fra bestyrelsens side bringe en stor tak for den store frivillige hjælp, vi har fået i meget lang tid. Flere har selv spurgt om der var noget de kunne hjælpe til med, og dem vi har spurgt, har alle sagt ja, det er vel nok dejligt.

Personligt vil jeg gerne takke dem, der har hjulpet på vores stumpemarkeder, kommet med køretøjer til udstillingen, hjulpet med opstilling af standene, pasning af standene, lavet i spandevise af kaffe, sågar kommet med de dejligste hjemmebagte kager, som vi var nødt til at rationere, ellers var de bare væk med det samme. Flere af de frivillige har hjulpet i hele min tid som ansvarlig for standene, og længere tid end det. Det er virkelig en fornøjelse at være i bestyrelsen, når at vi sådan bliver bakket op, MANGE TAK. For nylig var vi til Arets Emil, igen var hjælp frivillige til og gav os alle en dejlig dag.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen Bent Friis

Ændring i bestyrelsen

Klubbens kasserer, Søren Cortsen, har meddelt bestyrelsen d. 15. november at han pga. øget arbejdspress udtræder af DVK's bestyrelse med øjeblikkelig virkning.

Bestyrelsen takker Søren for godt samarbejde.

Dorte Stadil

Klubkontoret er lukket over jul og nytår





Møder

Torsdag 14. Børkop. Julefrokost på Vandmøllen kl. 18.30.
Tirsdag 19. Kværkeby. Julefrokost kl. 18 på Steffensgård.
Tirsdag 26. Egeskov. Juleferie.
Onsdag 27. Amager. Intet møde på Amager i december.2007

2007 Januar

Tirsdag 2. Egeskov. Biblioteksaften.
Tirsdag 2. Ristrup. Klubmøde.
Onsdag 3. Sæby. Film fra BP-løbet 1972.
Onsdag 3. Sæby. Nytårsmøde.
Torsdag 4. Nærum. Poul Suhr om Styrkeprøven 2006.
Søndag 7. Klippinge. Reception, dvs. åbent hus, i anledning af mødested Klippinges 10-års jubilæum.
Torsdag 11. Børkop. Klubmøde.
Torsdag 11. Rødekro. Klubmøde med Poul Suhr kl. 19.30.
Torsdag 11. Rødekro. Klubmøde med æbleskiver og gløgg kl. 19.30.
Lørdag 20. Ristrup. Biblioteksdag kl. 14.
Tirsdag 23. Klippinge. Baghulekomsammen.
Torsdag 25. Morris-møde. Morris-møde. Kl. 19 hos Leif Hilding Hansen, Svejbæk Alle 6, Kastrup. Tilmelding senest 22. jan. på 32525154.
Mandag 29. Spjald. Klubmøde med Poul Suhr.
Tirsdag 30. Egeskov. Klubmøde.
Onsdag 31. Amager. Besøg af Historisk Rally Club.

Februar

Tirsdag 6. Egeskov. Biblioteksaften.
Tirsdag 6. Ristrup. Klubmøde med Poul Suhr.
Onsdag 7. Sæby. Arne A. Jørgensen om Jørgen Skaft Rasmussen og hans DKW-imperium.
Torsdag 8. Børkop. Klubmøde.
Lørdag 17. Ristrup. Biblioteksdag kl. 14.
Torsdag 22. Morris-møde. Morris-møde. Hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, Roskilde. Tilmelding senest 19. feb. på 46359520 eller mail.
Tirsdag 27. Egeskov. Klubmøde.
Onsdag 28. Amager. Poul Suhr om Styrkeprøven 2006.

Marts

Tirsdag 6. Egeskov. Biblioteksaften.
Onsdag 7. Sæby. Børge Gert Olsen om William S. Knudsen.
Torsdag 8. Børkop. Klubmøde.
Lørdag 24. . Generalforsamling. Se VT 366.
Tirsdag 27. Egeskov. Klubmøde.
Torsdag 29. Morris-møde. Morris-møde. Kl. 19 hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, Hillerød. Tilmelding senest 26. marts på 48240123 eller mail.

April

Tirsdag 3. Egeskov. Biblioteksaften.
Onsdag 4. Sæby. Om Roskilde Ring.
Torsdag 12. Børkop. Klubmøde.
Tirsdag 24. Egeskov. Klubmøde.
Torsdag 26. Morris-møde. Morris-møde. Kl. 19 hos Mads Bengtsson, Kattrupvej 12, Buerup, 4450 Jyderup. Tilmelding senest 23. april på 76251429 eller mail.

Maj

Torsdag 10. Børkop. Klubmøde.

Løb og arrangementer

2007

Maj

Lørdag 5. -søndag 6. Fionaløb Info Ole Andreassen, tlf. 65978595.

Juni

Lørdag 2. Jysk Automobiluseum, stumpe-, bil- og motorcykelmarked. I Gjern kl. 8 til 16. Tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk
Lørdag 9. Englændertræf i Løgumkloster. Indbydelse senere.

Juli

Lørdag 7. -søndag 8. Bornholm Rundt. Indbydelse i Veteran Tidende 366. Frist for tilmelding 1. juni.

August

Lørdag 18. Arresø Løbet. Info tlf. 47724187 <http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>

September

Lørdag 1. Veteranlastbiltræf i Gjern. Ved Jysk Automobilmuseum kl. 10 til 16. Tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk

2007 Udlandet

September

Lørdag 8. -fredag 14. Moravia Rallye. Se Veteran Tidende 363 og www.veteran-ova.cz/index.jsp

Rétromobile

Turene til Paris tager en pause i februar 2007 for at vende tilbage i februar 2008, hvor rejsen så vil foregå med fly.

Venligst
 Kr. Korsgaard
kristen@automobil.dk

Løbsåret 2006

Vi er nået den tid af året, hvor træerne står bare og dagene er korte. Køretøjerne klodses op eller gøres klar til den kommende sæson. Igen i år har der været mange arrangementer rundt om i landet. Flere steder hvor der manglede aktiviteter, er nye startet op. På Sjælland har Steffen Jørgensen startet Aftenture ved Storstrømmen. Mødested Vestsjælland – Sæby har kørt nogle ture. Jan Karlskov, Lundeborg Træf på Fyn. Sidste år meddelte Lars Hugo Kristiansen at der ikke blev flere aftenture i Sønderjylland, godt der var en ny, Erik From til at tag over, ikke med aftenture, men en Forårstur til Husum og Føtexløbet. Fra mødested Spjald har Poul Erik Johansen lavet nogle madpakketure. Dejligt med så mange aktive medlemmer der vil lave løb og arrangementer. Ikke at forglemme deltagerne, uden jeres deltagelse og fremmøde hørte det hurtigt op. En Stor tak til alle.



Arrangører der allerede har en dato for deres løb eller arrangement i 2007, vil jeg opfordre til at få det i løbskalenderen VT hurtigst muligt. Tak for i år og det store fremmøde rundt om i landet, glæder mig til at møde jer og nye i 2007.

Glædelig Jul & Godt Nytår
 Bestyrelsen
 Anne Lise Gustafsson

Generalforsamlingen 24. marts 2007

Ved generalforsamlingen d. 24. marts 2007 er bestyrelsesmedlemmerne John Andersen, Anne Lise Gustafsson og Dorte Stadil på valg. Alle er villige til genvalg. Ifølge vedtægterne skal kandidater til bestyrelsen anmeldes til bestyrelsen v/formanden inden 31. januar 2007, ligesom forslag fra medlemmer, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen v/formanden i hænde senest 31. januar 2007.

På bestyrelsens vegne
 Dorte Stadil



FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.
 26. december – juleferie. Alle ønskes god jul og godt nytår. Så kan vi tage hul på et nyt veteranår.
 2. januar. Biblioteksaften.
 30. januar. Klubmøde.
 6. februar. Biblioteksaften.
 27. februar. Klubmøde.
 6. marts. Biblioteksaften.
 27. marts. Klubmøde.
 3. april. Biblioteksaften.
 24. april. Klubmøde.
 Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.
 Torben Olesen, tlf. 66174249

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.
 Når dette læses er vores lille julefrokost forhåbentlig vel overstået, og vi begynder at se frem til selve den store dag. Vores aftener sammen med Erik From i klubhuset har været rigtig gode, Erik er jo en fremragende fortæller og underviser, og jeg tror at vi var mange der lærte en hel del i dette efterår, også selv om vi troede vi vidste det hele. Det gjorde jeg ikke, vil jeg da gerne erkende. Så stor tak til Erik for det.
 Men der kommer jo et nytår, i januar vil vi forsøge at bevare lidt af julestemningen, det betyder at vi skal have æbleskiver og gløgg, alt imens vi taler om alle de julegaver vi fik og de oplevelser vi havde med børn og børnebørn. Altså januarmøde den 11. kl. 19.30 til æbleskiver og gløgg i klubhuset, Lundemarkvej 3, Rødekro.
 Angående februar mødet foregår det torsdag den 8. kl. 19.30 i klubhuset. Poul Suhr kommer og viser dias fra Styrkeprøven 2006, og da Poul jo er en meget levende fortæller skal det nok

blive godt. Mød frem og del oplevelsen med os.
 Faktisk har vi gang i lidt mere for året 2007, men de nærmere oplysninger om det må vente lidt, da det ikke alt sammen er helt på plads endnu, men det kommer.
 Med venlig hilsen
 Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf 74415420.

ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.
 Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.
 På januar mødet den 2. er der ikke noget særligt på programmet – vi sunder os over nytåret og snakker måske lidt om sommerens aktiviteter.
 Februarmødet den 6. bliver et tilbageblik på Styrkeprøven 2006, Poul Suhr viser dias, krydret med masser af indsigte og gode historier.
 I januar og februar gentager vi på utallige opfordringer vores biblioteks dage, og det bliver lørdag den 20. januar og den 17. februar, begge dage fra kl. 14.
 Medbring selv mad/kage, klubben giver kaffen.
 Med venlig hilsen
 Robert Vestergård, tlf. 86224003
 Lars Hoffbeck, tlf. 86999161
 Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.
 Vores møde med Gunnar Sørensen blev en oplevelse af Tyskland med de specielle hyggelige byer og landskaber, som Gunnar og hans søde kone Marianne kom rundt i med sol og regn, en hård og frisk tur på 3 hjul.
 Da vores december mødedag falder på 2. juledag bliver der ikke noget møde, men så bliver der en 10-års fødselsdagsreception søndag den 7. januar. Se særskilt indbydelse.
 Tirsdag den 23. januar har vi vores traditionelle ”baghjulekomsammen”, men af hensyn til DVK’s regnskab og den meget begrænsede plads skal til-

melding til mig ske senest torsdag den 28. december.
 Hilsen med glædelig jul
 Kai Wredstrøm

MIDTSJYLLAND - KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Møde den tredje tirsdag i hver måned.
 På mødedagene i januar og februar fortsætter dette program.
 Tirsdag den 19. december julefrokost kl. 18. Pris 100 kr. Husk tilmelding i god tid.
 Venlig hilsen
 Preben Boisen 57525040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Husk nu vinter-mødetid kl. 19.30.
 14. december kl. 18.30. Traditionen tro julefrokost på Vandmøllen. Koner, kæresten, mænd, gode venner, codrivere m.fl. er velkomne. Husk vi starter en time tidligere end på sædvanlig møde-aften. Tilmelding senest 11. december på tlf. 75890487 eller 27231433 eller jakobsen@skjerna.dk
 11. januar. Klubmøde. Vi tager hul på et nyt år og er friske til nye oplevelser.
 8. februar. Klubmøde.
 Alle forårets mødedatoer er i kalenderen.
 I ønskes alle en rigtig glædelig jul og et godt nytår.
 Med venlig hilsen
 Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.
 Venlig hilsen
 Ove H. Iversen, tlf. 23950721

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.
 Oktobermødet foregik i Årre, som ligger ud til Tingvejen mellem Grindsted og Esbjerg. Først var vi inde hos Per



Hundebøl for at se Ferguson traktorer. Den flotteste og mest specielle var en ”Grå Jern” med en 100 hk Ford V8 motor. Der var også en Ford med sideventilet motor, næsten magen til Ferguson 26. Ydermere en 25 diesel og en 35 ”Guldfugl”, dvs. grå med guldmetallic top. I en rundbuehal var han i gang med at bygge en traktor med en V12 R-R Merlin motor. Så kørte vi om til Knud Jepsen, som har en meget stor samling BMW motorcykler, flere R11 og R12 og en enkelt R25, og nogle få andre mærker, blandt andet en Zündapp. Der var vel mellem 40 og 50 modeller i alt. Også en meget gammel motorcykel med boksermotor på langs i stellet (Red.: Det lyder som en Helios, der egentlig var den første BMW). Tak til Per og Knud for en god aften.
 Til mødet 29. januar kommer Poul Suhr og fortæller og viser billeder fra Styrkeprøven 2006.
 Henning Knudsen, tlf. 97381264
 Kristian Nørgård, tlf. 97166252

KØBENHAVN - NORDSJYLLAND - NÆRUM

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30. Kom i gammel bil.
 Til mødet 4. januar kl. 19.30 kommer Poul Suhr og viser billeder og fortæller om Styrkeprøven 2006.

Fra december er der igen kok i køkkenet. Medlem Alex Fl. Nielsen har påtaget sig opgaven. Han er kok af profession.
 Menuen i januar bliver: Coq au vin og frugtårte.

Det vil være en fordel om man melder sig til på kok@veteranbilkklub.dk eller tlf. 49214079.
 Venlig hilsen
 Claus Neble

VESTSJYLLAND - SÆBY

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden. I sommersænen i Vestsjællands Bilmuseum, i vinterhalvåret i forsamlingshuset.
 3. januar. ens Damgaard viser film fra BP Veteranrally 1972, som blev kørt i tilknytning til Den Britiske Uge i København. Det blev startet i Århus af Susse Wold og sluttede på Rosenborg

Exercerplads i København. Læs om det og nogle af de deltagende biler i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 32, juli 1972. Ikke mindst en Renault 1927, som i dag ejes af Veteran Tidendes redaktør. Med sin daværende ejer, Erik Dinesen, vandt den både Skandinavisk Motor Companys ærespræmie og DVK’s præmie for særlig god kørsel, fordi den havde holdt en gennemsnitsfart af 50 km/t. Da den ikke havde noget speedometer havde Dinesen simpelthen haft foden i bund på hele turen, uden at ane at han dermed kørte de forlangte 50. Og grunden til at filmen kan vises i Sæby er at DVK nu er i gang med at overføre et antal gamle film til dvd.
 7. februar kommer Arne A. Jørgensen for at fortælle om Jørgen Skafte Rasmussen og hans DKW-imperium. For dem der ikke nåede særudstillingen i Nærum er her en oplagt lejlighed til at høre historien fra manden selv, som har skrevet den ny bog.
 7. marts vil Børge Gert Olsen skildre en af de store danske bilmænd i USA, William S. Knudsen. Med topstillinger først hos Ford, derefter General Motors.
 4. april. Vi forsøger at finde en der kan fortælle om oplevelser på Roskilde Ring.
 Vi springer et par måneder, og til juli mødet den 4., som er den amerikanske uafhængighedsdag, prøver vi at lave en temaaften i amerikansk stil med barbecue og i venners lag.

Følg med på mødestedets hjemmeside: www.roadmaster.dk/dvkvestsindex.htm
 Johnny B. ”Goode” Rasmussen og Søren Carstens.

AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19 hos Finn Jørgensen Automobiler, Uplandsgade 70, 2300 S, såfremt der ikke er meddelt anden aktivitet.
 Ikke noget møde i december.
 Onsdag den 31. januar får vi besøg af Historisk Rally Club med foredrag og demonstration, af blandt andre formanden Kenneth Saust, der også er formand for Dækimportør Foreningen og direktør for Bridgestone og Firestone.

Onsdag den 28. februar Poul Suhr fortæller og viser billeder fra Styrkeprøven 2006.
 Med venlig hilsen
 Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør
 Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, kajc@post.cybercity.dk

Iversens Cylinderservice

Børkop-mødet var i november henlagt til Iversens Cylinderservice i Horsens.
 Til lejligheden havde medarbejderne opspændt motorblok, krumtap og stempel i de specialmaskiner, som er konstrueret til udboring, honing og slibning af motordele. Maskinerne blev startet og vi kunne stille allehånde spørgsmål. Et er maskinbearbejdning, et andet er opspænding, ved hjælp af måleure må det sikres, at en krumtap løber, at en motorblok placeres korrekt på boremaskinens plan. Her hjælper ingen digitale raffineringer, som opleves på nutidens maskinfabrikker, operatørens fornemmelse og erfaring for emnets slid og måske ovalitet er afgørende.

Genkendelsens glæde blev vakt, da nogle deltagere så en Ford A og en Nimbus motor under renovering. En del af værkstedets arbejde er da også ældre motorer, den tid er forbi da nyere motorer skulle hovedrepareres. Den hedengange cylindervirksomhed Burchardt Nielsen, Horsens, udliveredede sammen med den renoverede motor et mærke til bilens bagrude med teksten TILKØRES, og firmanavnet. Oplysningen skulle orientere den bagvedkørende om at foran var en bil med nylig udboret motor, der skulle behandles lidt forsigtig.



Mere om afviservinger og nummerplader

Svend Draaby gør opmærksom på at ældre biler, der var i brug da afviservingerne blev indført i 1931, skulle have dem monteret.

Svend oplyser at han på to forskellige synssteder er blevet belært om at hvis afviservingerne i en afstand af 1 meter kan ses i en vinkel af 40 grader er det overflødig at montere blinklygter foran. Ligeledes behøver der ikke at være kontrolllys, hvis man fra førersædet kan se vingerne i udslået stilling.

Bagerste blink lader sig let montere i eksisterende baglygter.

Hvad angår historiske nummerplader med to bogstaver tror Svend at en løsning er på vej, idet han har et forslag som han vil stille ved høringen. Mere om det senere.

MhF optaget i MhS

Foreningen Motorhistoriske Formidlere, som varetager de praktiske opgaver med åbningstider og særudstillinger i Sommers Automobil Museum, og som i DVK er en "klub-i-klubben" blev lørdag den 18/11 optaget som medlem af Motorhistorisk Samråd. Foreningen håber på den måde at kunne styrke sit arbejde med at indsamle og formidle motorhistorie.

Nyt register

Vi har i DVK været så heldige, at Michael Deichmann har tilbudt at oprette et register og hjælpe de medlemmer der ejer en Ford Y eller C model (de små europæiske Fordvogne) med diverse kontakter, f. eks. til køb af reservedele.

Det har vi selvfølgelig sagt ja tak til, derfor optages registret nu på hjemmesiden og på side 2 i Veteran Tidende som:

Ford Y & C Model
Michael Deichmann
2227 8651 (aften)
michael@deichmann.org
www.fordyandcmodelregister.dk

Reception i Klippinge

I anledning af mødested Klippinges 10-års jubilæum vil der være åbent hus mellem kl. 14 og 17 hos Kai Wredstrøm, Nygade 3, 4672 Klippinge.

søndag d. 7. januar 2007

Som der stod skrevet i Stevns Bladet 20. jan. 1997:

Mødested for elskere af veteranbiler Dansk Veteranbil Klub i Klippinge

Foranlediget af et af Dansk Veteranbil Klubs entusiastiske medlemmer, Kai Wredstrøm, Klippinge, åbner den hæderkronede klub nu en afdeling med mødested i Klippinge.

Kai Wredstrøm har ved siden af sit engagement i lokale sager en hobby, der udfylder en stor del af hans tid, nemlig gamle biler. De, der altså er rigtig gamle og værdige til betegnelsen "veteranbiler". Det bliver de først, når de har 25 år på bagsmækken, eller hvad det nu hedder, og Kai Wredstrøm er selv ejer af 4 af slagsen, der er opstaldet ved hans bopæl på Nygade i Klippinge.

Det nye mødested for elskere af gamle biler er åbnet sammesteds, nemlig Nygade 3. Ideen er udklækket sammen med Henning Riisfeldt, Strøby Egede, som også i hverdagen er tro mod sin interesse og suser rundt i sin renoverede, knaldrøde MG sportsvogn, der yderligere har den delikatesse at være højrestyret.

Nærmeste mødested for Syd- og Østsjælland har hidtil været i Kværkeby, og derfor syntes de to initiativtagere til mødestedet, at det kunne være passende at etablere et brohoved på Stevns, der i forvejen tæller en del veteranbilsamlere og andre interesserede.

Det første møde blev holdt d. 9. januar 1997 og samlede 24 deltagere. Desværre døde Henning Riisfeldt et halvt år efter og efterlod Kai alene med opgaven at drive det nye mødested. Kai har trofast hygget om, og lavet spændende udflugter og arrangementer for DVK's medlemmer i området.

Mødestedet Klippinge holder til i privaten hos Kai, som har indrettet sit hus så der er gode og hyggelige faciliteter, når DVK's medlemmer kommer på besøg. Kai er altid fuld af gode ideer og er et stort aktiv for klubben. Kai har tidligere modtaget formandens pris for sin indsats.

Det synes vi ikke skal gå stille af, men markeres med et åbent hus søndag d. 7. januar, hvor alle er velkomne til at komme forbi og få en god snak med andre bilentusiaster.

På gensyn
Bestyrelsen

MESSEN I FREDERICIA

Tekst og foto: Erik Nielsen

I Weekenden den 21.-22. oktober holdt A.P. Nielsen den traditionelle Veteranbilmesse i Dronning Margrethe Hallen i Fredericia.

Igen i dette efterår valgte DVK at være repræsenteret med en stand på messen som efterhånden må siges at have udviklet sig til det førende marked for veteran- og klassiske biler samt bilstumper og automobilia her i landet.

Klubbens stand blev holdt i den samme stil og på det samme sted som vi plejer, med kaffe og kage og en fast kerne af medlemmer og deres hustruer til at passe standen, så alle der kikkede ind kunne få sig en hyggelig snak om de kære gamle biler, eller bare hilse på gamle venner. Kommer der gæster der ikke allerede er medlemmer af klubben tilbydes de naturligvis også at blive medlem, men det bliver nu kun forholdsvis få nye medlemmer, for vi er allerede godt kendt i veteranbilkredse. Selve standen lignede sig selv med klubbens Swift som fikspunkt og to biler lånt af medlemmer til at flankere



og vise bredden af hvad vi beskæftiger os med. Til det formål havde vi lånt Mogens Tidemann Bergs smarte Riley Lynx sportsvogn og Niels Jørgen Torps fine lille Goggomobil. Resten af udstillingen og markedet var delt op som det plejer over 4 haller med salgsudstilling for biler og stumper i den store hal, motorcykler og flere stumper i næste hal, kræmmermarked i en hal og bilklubernes stande i den sidste hal (personlig kunne jeg godt ønske at de to haller blev byttet om.)

I hovedhallen var der igen i år samlet

et bredt udvalg af veteraner og klassiske biler, lige fra de tidligste primitive køretøjer fra før 1. verdenskrig til eksotiske sportsvogne som Ferrari og Maserati, men det var dog igen i år engelske sportsvogne og store amerikanske flydere der de var dominerende. Noget af det jeg fandt var mest spændende på udstillingen var et par franske Facel Vega, et bilmærke der kun uhyre sjældent ses herhjemme.





Prinsesse Marie og kongehusets første bil

Af Martin Lund og O. E. Riisager

Der skulle en kvinde – og en kvinde af fransk æt - til, før den første bil rullede ind i Frederik VIII's konservative danske hof. Det blev Prinsesse Marie af Orléans, der i sensommeren 1907 med usvigelig sikkerhed valgte en af de fornemste biler der overhovedet kunne fås: En Delaunay Belleville model C 24 CV årgang 1906 med et landauletkarosseri fra Felbert & Fils (det sidste betyder søn).

Kroneplader fandtes ikke endnu, men fint skulle det være, så Maries bil fik K 1 – som bilpioneren og kørelæreren Cornelius Steffensen måtte give afkald på.

Prinsesse Marie blev født i England i 1865 som datter af det franske hertug-

par af Chartres. Orléans er på moderens side. I 1885 mødte hun Prins Valdemar, yngste søn af Dronning Louise og Kong Christian den IX og altså lillebror til den senere Kong Frederik VIII. Det var en stormende forelskelse, for han friede til hende efter kun 3 dage. De blev gift i Paris 20. oktober samme år. De nygifte tilbragte hvedebrødsdagene i Gmünd i Bayern og ankom med toget til Københavns Hovedbanegård 20. december. Hvorfra de kørte i guldkaret gennem byen til deres nye hjem i Det Gule Palæ i Amaliegade, som kongen havde stillet til deres rådighed.

Prinsesse Marie lærte hurtigt at tale dansk, og hun blev umådelig populær både i kongefamilien og i befolkningen. Hun gjorde Det Gule Palæ til samlingssted for liberale og kunstneriske kredse. Elskede at omgås tidens

skuespillere, forfattere, komponister og kunstmaler og var i selv udøvende kunstmaler. Til hendes store popularitet bidrog ikke mindst hendes energiske velgørhedsarbejde og hendes excentricitet; hun lod sig fotografere ridende på en stud, eller i fuldt udstyr som brandmand med hjelm. Det hed sig at hun forlangte at blive varskoet når brandvæsenet rykkede ud.

Prinsesse Marie var allerede nogle år inden hun fik foden i egen bil på sin første tur i automobil. Det var da hun gæstede Danmarks anden biludstilling, den Dansk Automobil Klub og Industrieforeningen holdt i Industrieforeningens hus på hjørnet af Rådhuspladsen og Vesterbros Passage i København i april 1902. Udover at være en flot udstilling var den en fornæret reaktion fra nogle automobilimportører, der havde



Et yndet postkort i tiden havde som motiv Marie og Valdemar for fuld fart. Man kan have en mistanke om at udstødningsskyen er retouche.

følt sig overset ved den første danske biludstilling, den i Odd Fellow Palæet måneden før. Det viser meget godt, at der allerede tidligt i bilismens danske historie var hård konkurrence blandt dem der handlede med bilerne.

Marie var tydeligt interesseret i bilerne. Hun ytrede ønske om at prøve en tur, og man bad hende selv vælge. Hun pegede på den mest iøjnefaldende; grosserer G. H. Jørgensens hvide Vivinus fra Belgien.

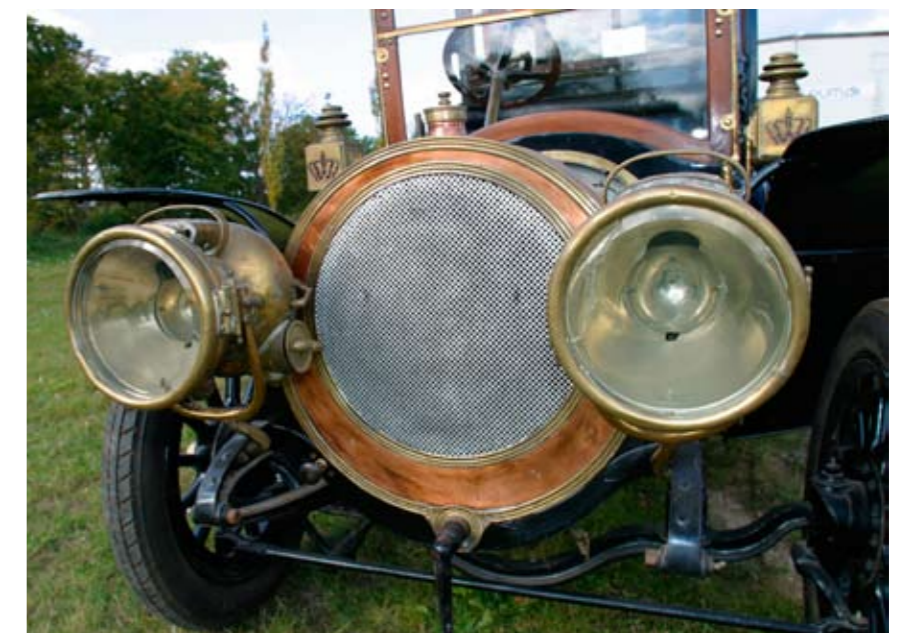
Den blev kørt ud på gaden og to hofdammer tog plads på bagsædet, mens prinsessen selv satte sig til rette med Fritz Schmitto som chauffør.

Schmitto var allerede en frontfigur i den danske motorverden, cand. polyt., medstifter af den da kun et år gamle Dansk Automobil Klub, den senere Kongelig Dansk Automobil Klub og det nærmeste man på det tidspunkt kunne komme en automobilingeniør herhjemme. Forfatter af en af de tidligste biltekniske bøger på dansk og i slutningen af tredverne medredaktør af

det trebinds kombinerede historiske og brancheværk "Automobilets Historie og dets Mænd". I 1902 var han ansat i G. H. Jørgensens automobilforretning lidt længere ude ad Vesterbrogade og Schmitto var naturligvis en rutineret

bilist. For øvrigt også nogle år leder af Taxas køreskole.

Eskorteret af Dansk Automobil Klubs præsident, Baron Blixen-Finecke i hans røde Clément, satte kortegen sig

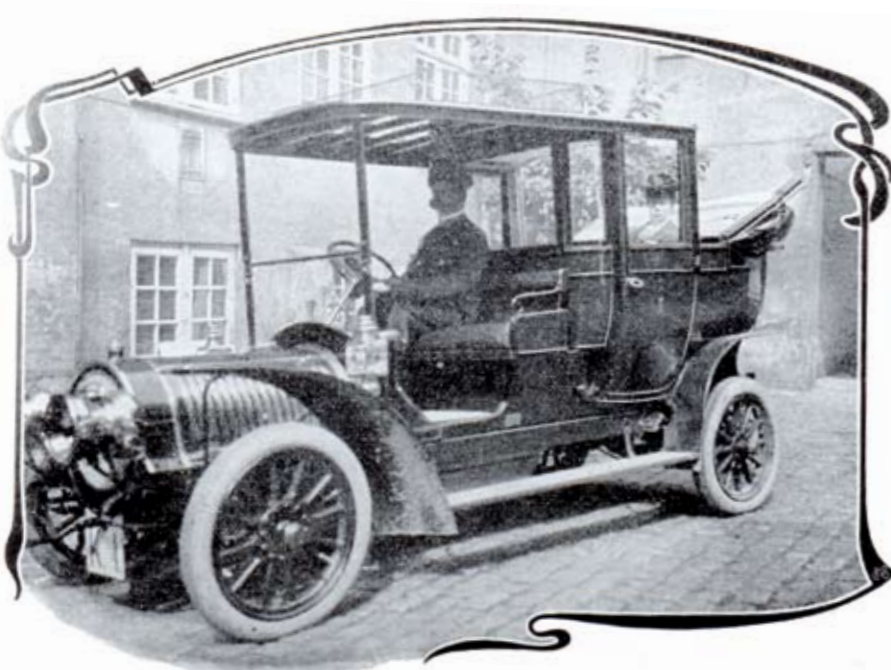




Maries bil, en Renault og tre gange Elleham. Et gæt er at Renault'en kan have tilhørt Prins Georg, et andet at Maries og Valdemars sønner, Aage, Axel, Erik og Viggo, født fra 1887 til 1893, har fået hver sit motorkøretøj, den ældste en bil, de næste tre hver sin motorcykel. Billedet er formentlig taget i gården til Det Gule Palæ i Amaliegade, lige ved siden af Amalienborg.



Da Prinsesse Margrethe blev viet til Prins René af Bourbon-Parme i 1921 blev den gamle bil trukket af stald.



Dette billede ledsagede et interview med Maries chauffør i tidsskriftet Auto-Cyclen i 1909.

i bevægelse ad Vesterbrogade og Farimagsgade. Allerede ved begyndelsen af Nørre Farimagsgade spurgte det danske kongehus' enfant terrible, om ikke vognen kunne køre hurtigere. "Jo, det kunne den jo nok", svarede Schmitto, "...men her er megen færdsel og vi skal køre forsigtigt". Lidt efter passerede de kommunehospital, og Prinsesse Marie prøvede igen at få Schmitto til at træde lidt hårdere på speederen, hvortil han svarede; "om lidt er vi i Stockholmsgade, hvor der ingen huse er på højre side, så der kan vi nok sætte farten lidt op". Lidt efter svingede de ind i gaden og farten blev sat op. "Åh - det er dejligt!" sagde prinsessen, "men nu må de køre lidt hurtigere, for der kommer nogle af mine bekendte, som jeg skal vinke til." Med den usandsynlige fart af 60-70 kilometer i timen brød Schmitto alle regler for færdsel og Blixen-Fi-

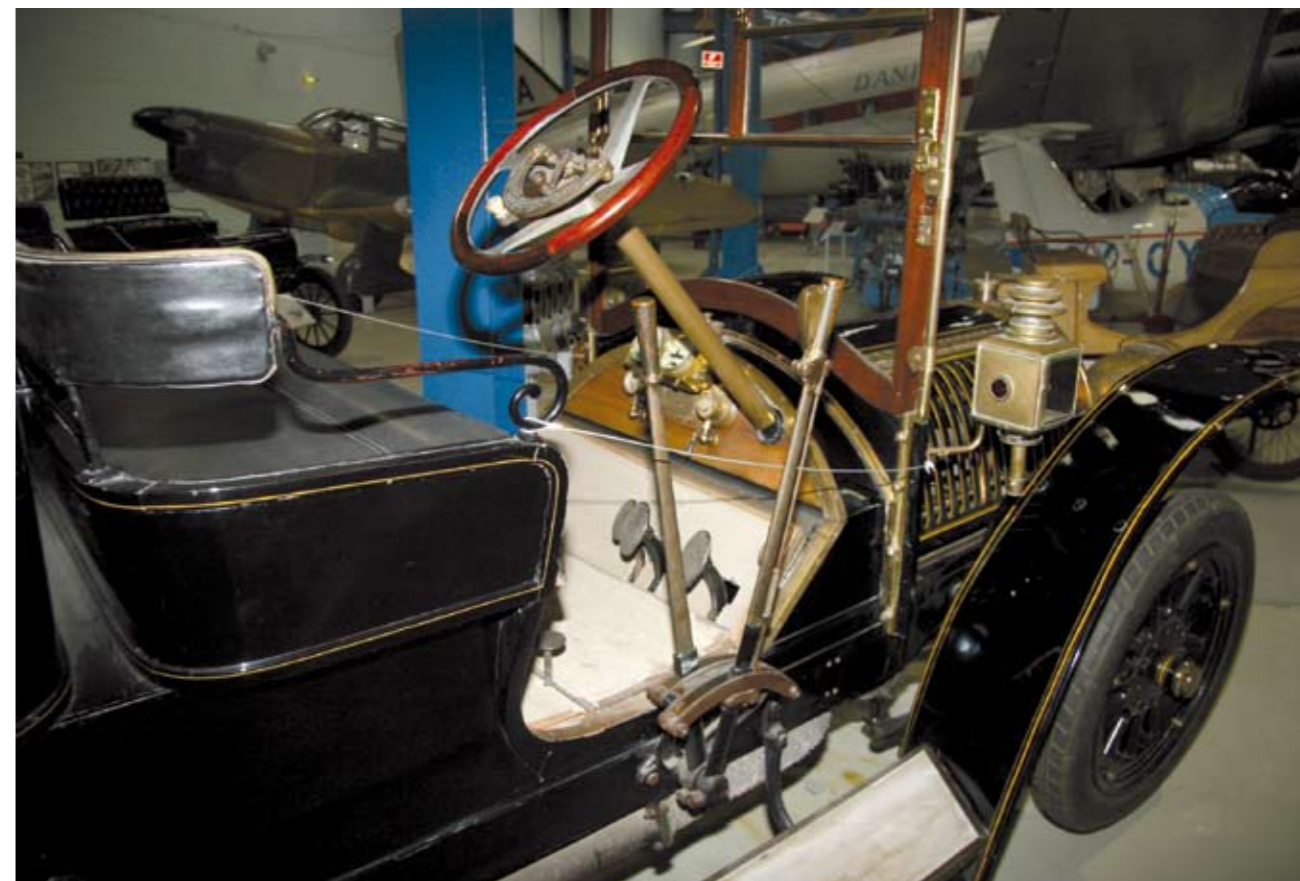
neckes lille Clément forsvandt hurtigt bagud i en sky af støv og røg. Men da Stockholmsgade hurtigt fik en ende med den fart, havde Marie fået lyst til at forlænge den planlagte rute med et smut forbi Langelinjekajen. Det vidste Blixen-Finecke ikke noget om, så da han forpustet nåede frem til Prinsesse Maries Gule Palæ i Amaliegade, var der ingen Marie. Det varede dog ikke længe før prinsessen ankom i den hvide Vivinus med vind i håret og benzin i blodet.

Der var i alt indregistreret 231 automobiler i Danmark da Prinsesse Marie i 1907 anskaffede den franske Delaunay Belleville, der altså blev det danske kongehus' første bil. Langt efter samtlige 11 andre europæiske kongehuse. Sveriges kronprins, den senere Gustav

V, købte bil under et besøg på Daimler fabrikken (den tyske) og fik den leveret i maj 1899. Allerede året efter udskiftede han den med en kraftigere Peugeot, og i 1903 fik han en svensk bygget Scania.

Maries bil bliver besøgt af medlemmer af DVK 21. juni 1958, da den var opstaldet - hvor? Ifølge Bilhistorisk Tidsskrift i nærheden af Tuborg i Hellerup, to der var med mener henholdsvis i Jægersborg og på NESA's gamle elværk i Skovshoved, hvor Neel havde en del biler stående. Stifter og formand for DVK og stærkt involveret i DTM O.T. Neel klør sig forståeligt i nakken. Billedet har vi fra Peter Hass; da det blev bragt i BHT i 1964 ved præsentationen af den restaurerede bil skrev han dette vers: Det mig over hovedet stige/skal jeg mon som formand blive/eller hellere pladsen vige./Hvad mon man til det vil sige/hvem skal så tronen bestige?/ Nu har vi ingen Prinsesse Marie. Igen i foråret 1961 blev bilen vist frem for medlemmer af DVK, da var undervogn og mekanik sat i stand, og lakeringen forestod.





Måske har der også ligget patriotiske motiver bag Maries bilvalg, oldebarn som hun var af Frankrigs konge. Det tøndeformede kølerdesign var et sikkert kendetegn for robuste biler, bygget i hånden af dygtige specialister. Derfor tiltalte bilerne folk med sans for kvalitet og med økonomien i orden. Fyrstelige personer over hele Europa kørte allerede dette mærke, så valget har ikke været vanskeligt.

Delaunay Belleville havde sin egen stand på den store automobilsalon i Tivoli i september-oktober 1907 og udstillede et bart chassis og tre limousiner, hvoraf den ene blev benævnt trekvart – det har nok betydet at det var en landaulet, altså med nakkekaleche ligesom Maries. I udstillingens katalog annoncerer H. C. Christiansen dog som fabrikkens generalagent for Skandinavien. Kronprins Christian var protektor for udstillingen, så den kongelige familie har allerede på dette tidlige tidspunkt ment, at det var vigtigt at støtte udbredelse og interesse for bilisme i Danmark. Protektoratet viser også, at tiden måske var blevet moden til at



De små instrumenter står der Delaunay Belleville i – de måler olietrykket. Ovenover en kasse med et og et speedometer af mærket S. Smith & Son, Strand, London. Det går op til 100 km/t, og der er både kilometertæller og triptæller, så det må næsten formodes at være senere tilføjelser.



Forlygterne er af fabrikatet Blériot.

kongehuset selv anskaffede en bil. Men der gik et par år før Christian fik bil, som han næppe selv førte.

Prinsesse Marie sad i modsætning til mange af sine senere slægtninge så vidt vides aldrig selv bag rattet. Det gjorde hendes chauffør Rasmus Petersen. Han havde allerede kørt for etatsråd Andersen og blev den første af en lang række rutinerede og ansvarsfulde chauffører i kongehusets tjeneste. Prinsessen var ikke nervøs for sig selv eller bilen, men formanede altid Rasmus om

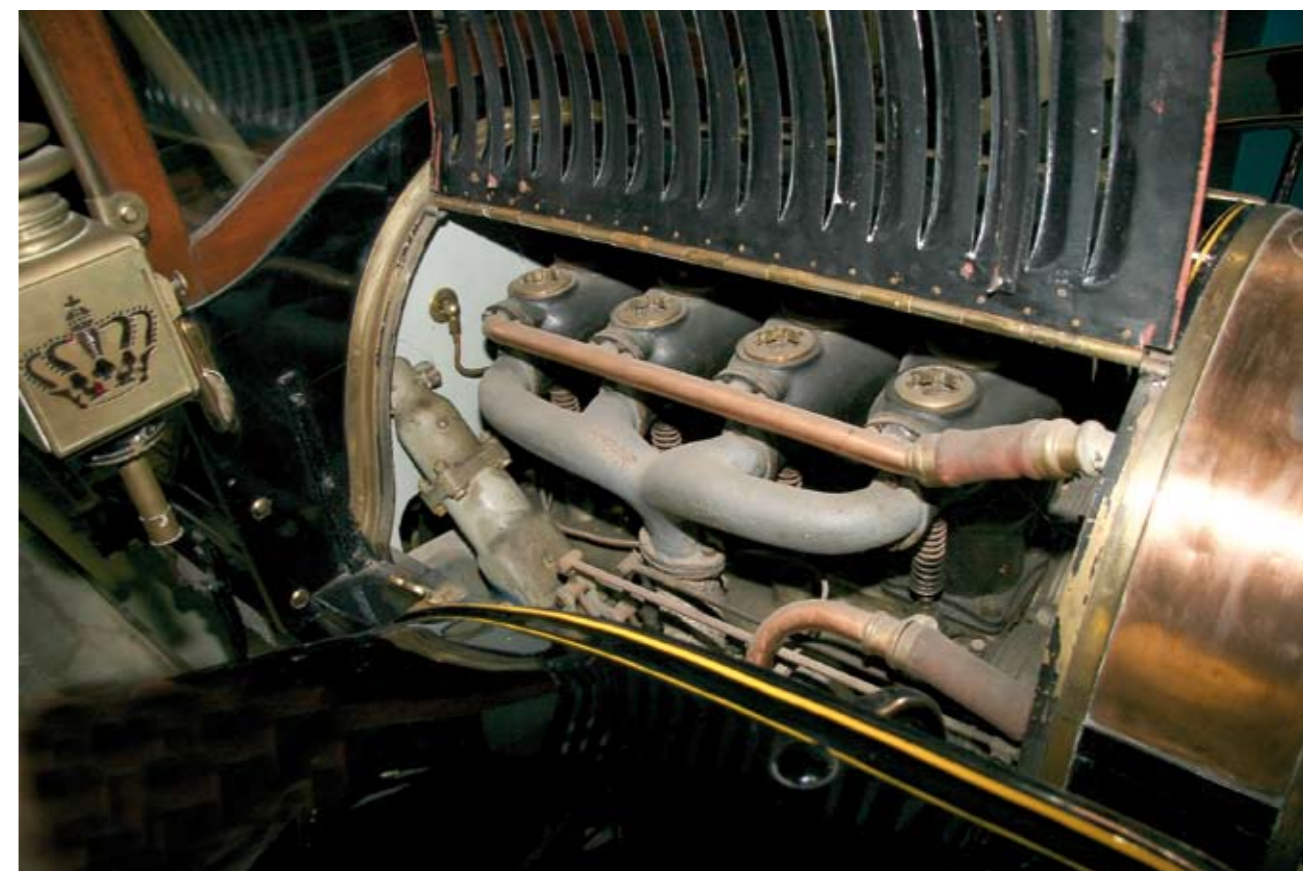
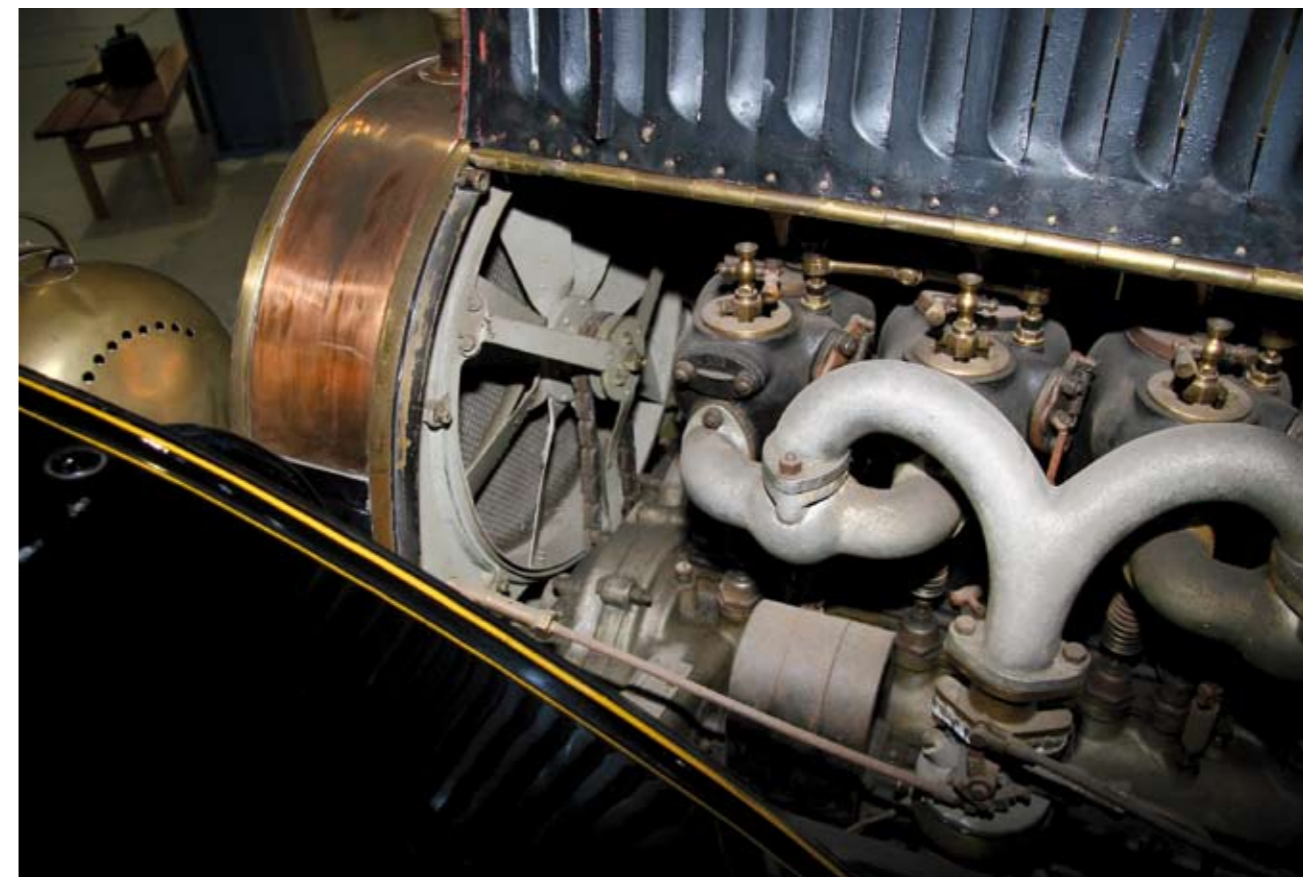
at køre forsigtigt og undgå vandpytter, så tilfældige forbipasserende ikke blev oversprøjtet af hendes bil. Han fortæller det i et interview efter Maries død. Ved en anden lejlighed: "Hundene, Petersen, er de nobleste skabninger, der eksisterer, de har alle menneskets gode egenskaber, men ingen af dets slette". Når prinsesse Marie kørte i bil og mødte en hestevogn, forlangte hun bilen stoppet og steg selv ud for at trække hesten forbi vognen. Hun lod altid bilen stå til rådighed for andre af kongehusets medlemmer, og

Petersen kørte med mange kronede hoveder. Det tretonedede fanfarehorn var kendt af alle i København.

Hun må have været en temmelig ivrig bilist for sin tid, for da hun døde i 1909 i en alder af 44 år, havde den kørt 30.000 kilometer på de dårlige danske gader og veje. Efter Prinsesse Maries død fortsatte bilen i begrænset omfang med at køre for de kongelige, men lidt efter lidt blev den gemt og glemt i en garage bag Det Gule Palæ hvor den stod i 30 år. Derfor fandtes den stadig da Prins Valdemar døde i 1939, hvorefter bilen blev skænket til Københavns Bymuseum, der dog ikke havde plads til den og derfor efter Dansk Veteranbil Klubs stiftelse deponerede den hos os. Hvor vor stifter og daværende formand O. T. Neel igen overlod den til Danmarks Tekniske Museum - som heller ikke havde noget blivende sted endnu. Derfor opholdt den sig en overgang i Ordrup.

I DVK's årsskrift for 1956-57 oplyses, at netop "få dage før årsskriftet gik i trykken, har Københavns Magistrat som depot i klubbens varetægt overladt Dansk Veteranbil Klub et Københavns Bymuseum tilhørende Delaunay Belleville automobil."

Det tilføjes, at det er tanken at underkaste køretøjet en grundig restaurering, men så vidt man foreløbig har kunnet konstatere er hele køretøjet i fin stand. Alle 4 dæk er f. eks. brugbare (de blev dog udskiftet), og det elegante indtræk af sandfarvet klæde med agramaner trænger kun til en rensning. De meget store Blériot messinglygter er med indbygget gasværk og uden en skramme. Motoren, der er 4-cylindret med afrivningstænding, lader sig nemt dreje med håndsvinget, og der er god kompression. Undervognen er velsmurt, og original staffering på f. eks. fjedre og hjul er godt bevaret. Kun forskaermene må udskiftes helt, da de flere steder er helt gennemtaerede af rust. Arbejdet blev forestaet af museets berømte maskinmester Carlé, og man besluttede for originalitetens skyld alligevel at bevare skaermene og svejse på dem. I dag vidner en lille opblaering i lakken om det.





Navnet på navkapslen er næsten pudset af i tidens løb.



Karretmagerens og Delaunay Bellevilles skilte. Bemærk det særprægede symbol til venstre – måske på en dampkedel.



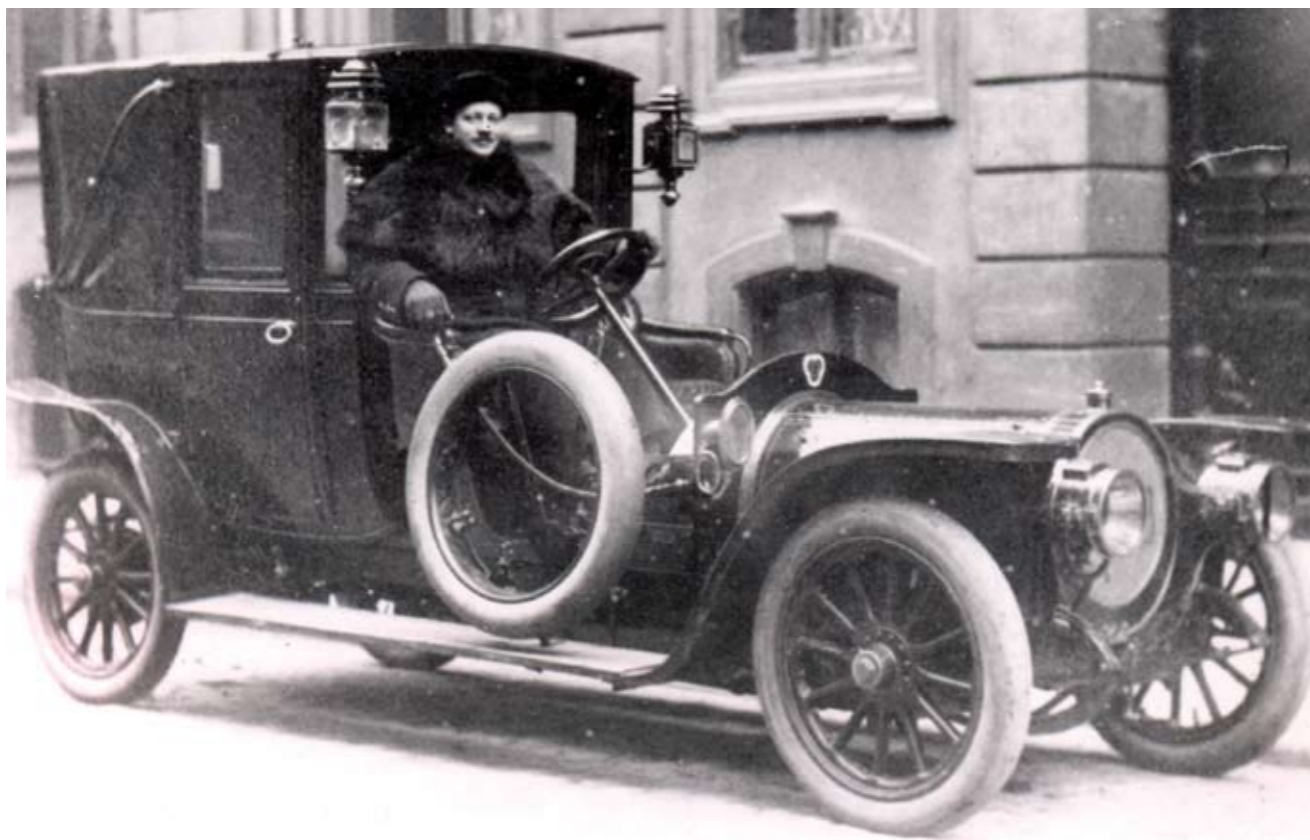
Og sidelygterne har kroner.

Bilen kom i sin ny tilstand frem da Teknisk Museum endelig i 1964 kunne indvie sine første udstillingslokaler i Helsingør. Den var da blevet sat i stand og oplakeret med håndmalede stafferinger, udført med sleppet. Indtrækket er som sagt det oprindelige, og hvorvidt bilen blev mekanisk restaureret står noget hen i det uvisse, det ser nu ikke sådan ud. Det hele foregik i nu afdøde K.O.B. Jørgensens direktørtid, og blev bekostet af den raben-levetzauske fond, Dansk Esso og Danmarks Tekniske Museum. Når man i dag ser bilen, bemærker man at kobberkøleren har været udsat for en meget brutal behandling, der har efterladt dybe slibespor, hvorfor vides ikke, for i modsætning til andre eksemplarer af D-B fra dengang var køleren ikke malet oprindelig. Hvis man igen sammenligner med de gamle fotografier ser man at hjulene på et tidspunkt, formentlig for meget længe siden, er blevet udskiftet og har fået løse fælge.

Ved sin tidlige død efterlod Prinsesse Marie sig ægtefællen Prins Valdemar og fire sønner og en datter. Den ene søn, Prins Axel, Kardanaxel kaldet, blev i den grad smittet af bilbaccillen at han dels i sin livsbane havde mange fine biler, dels i en årrække var præsident for Kongelig Dansk Automobil Klub. Datteren Prinsesse Margrethe blev gift med Prins René af Bourbon-Parme, ivrig rallykører, og deres datter, Prinsesse Anne af Bourbon-Parme, blev også grebet af bilsporten, og de ældre af vore læsere vil huske hende som deltager i tidlige veteranbilløb i en Ford T, endda ved en lejlighed på Roskilde Ring.

Her ses de halvelliptiske bagsjedre, der er forbundet på tværs med en tredje halvelliptisk fjeder.





Med Forenede Danske Motorejeres emblem! Der er en formodning om at denne vogn havde været en af tsarens.

Delaunay Belleville

Verdens bedste bil – sådan sagde franskmændene om Delaunay Belleville straks efter at mærket var blevet lanceret på pariser-salonen i 1904. Lynhurtigt gjorde den sig i den grad gældende, at den blev mange fyrstehuses foretrukne bil – på et tidspunkt da Rolls-Royce godt nok eksisterede, men ikke rigtigt var gået op for folk og inden præsentationen af den større model, der kom til at gå under navnet Silver Ghost. Meget hurtigt kom Delaunay Belleville også godt ind på det amerikanske marked, i en grad så den berømte karetmager Brewster kunne udsende et katalog med en hel stribe forslag til karrosserier. Generalagenten for Skandinavien H.C. Christiansen solgte forbavsende mange Delaunay Belleville. Han, der selv var Danmarks første egentlig bilfabrikant (Brems lavede aldrig to ens biler), var

også repræsentant for Renault og blev det for Rolls-Royce straks efter fremkomsten af Silver Ghost. Men Delaunay Belleville var den luksusbil, Christiansen solgte flest af. Til folk som Lensgreve Knuth, etatsråd H.N. Andersen, bilpioneren Gustav Salomonsen (der havde mindst to forskellige og kørte løb med dem både herhjemme og i Sverige), godsejer Jac. Lachmann, direktør Emanuel. Kinch, H. C. Christiansen selv (også han havde mindst to indregistreret i eget, eller firmaets navn), Gyldendals ene direktør, Jacob Hegel, hvis enke Julie til sin død i 1924 insisterede på at blive kørt fra domicilen på Skovgårdsvej i Ordrup til indkøb hos Illum i den efterhånden aldersstegne bil. Enke- og ekskejsersinde Dagmar af Rusland brugte ligeledes sin Delaunay Belleville, når hun med livkosak

blev kørt fra Hvidøre i Klampenborg til den russiske kirke i Bredgade. Også margarinefabrikant Steensen i Vejle var blandt dem der satte pris på bilmærket. Den russiske tsar havde nærmest en hel flåde af D-B, deriblandt den store 70 CV med kædetræk, der af den grund gik under modelnavnet SMT (Sa Majesté le Tsar). I DVK's arkiv findes en brochure fra 1914 med en side små fotografier af fyrstelige biler. Der er også en der hævdes at tilhøre Kongen af Danmark. Det er altså ikke rigtigt, og så vidt jeg kan se er det ikke en gang Maries, og billedet ikke alene spejlvendt, men forstillet efter nummerpladen at dømme en engelsk indregistreret D-B. Andre fyrstelige ejere af mærket var Kong Edward VII, Kong Georg af Grækenland, Kong Alfons af Spanien og præsidenterne Raymond Poincaré

og Theodore Roosevelt – og så var det faktisk den første bil, der virkelig gjorde sig fortjent til den senere så misbrugte betegnelse gangsterbil, idet den også blev brugt af den berygtede franske anarkistiske gangster Jules Bonnot under hans første store røveri.

Louis Delaunay (udtales dølonÆ, født 1843, død 1912) var uddannet som ingeniør og senere på det franske søværns særlige ingeniørskole. I 1867 blev han partner i Belleville-værkerne i St. Denis uden for Paris, hvis direktør han senere var. Det var en velrenommeret virksomhed, der fremstillede dampkedler og marinemotorer, og det har siden heddet sig at den næsten cylindriske motorhjul og runde køler skulle være mindelser om en sådan kedel. Rigtigt er at det var mærkets udvendige kendetegn den første halve snes år, godt og vel, men det har måske snarere været et modefænomen, og det fandtes også hos andre bilmærker, som den franske Georges Roy, de belgiske Pipe og Germain og den hollandske Spyker.

Da S.A. (for Société Anonyme, dvs. aktieselskab) des Automobiles Delaunay Belleville blev stiftet i 1903, var det i samarbejde mellem Delaunay og Marius Barbarou, hvis familie ejede værkerne i St. Denis, men som selv havde arbejdet som konstruktør hos bilfabrikanterne Clément, Lorraine-Dietrich og senest Benz. Ham var det der i ét og alt havde udtænkt bilen. Ikke med særlige tekniske nyskabelser, men med det bedste af det nyeste og gedigen ud over alle grænser. Først var der tre modeller, på 16, 24 og 40 CV, altså franske skatteheste. Maries var den mellemste, en 4-cylindret. Det var dog de 6-cylindrede modeller på 15 og 40 CV, senere også 70 CV, der vandt mest anerkendelse og udbredelse. I 1909 kom også en 6-cylindret med en ganske lille motor på 10 CV. De største typer var som nævnt med kædetræk.

Karakteristisk var nærmest overdimensionerede krumtappe med hovedlejer i ekstra stor diameter og fra første færd tryksmøring ved hjælp af en oliepumpe der var udviklet til marinemotorerne, så man undgik de problemer, andre 6-cylindrede motorer havde voldt mærker som Napier og Daimler. Styrede indsugningsventiler. Motorerne side-



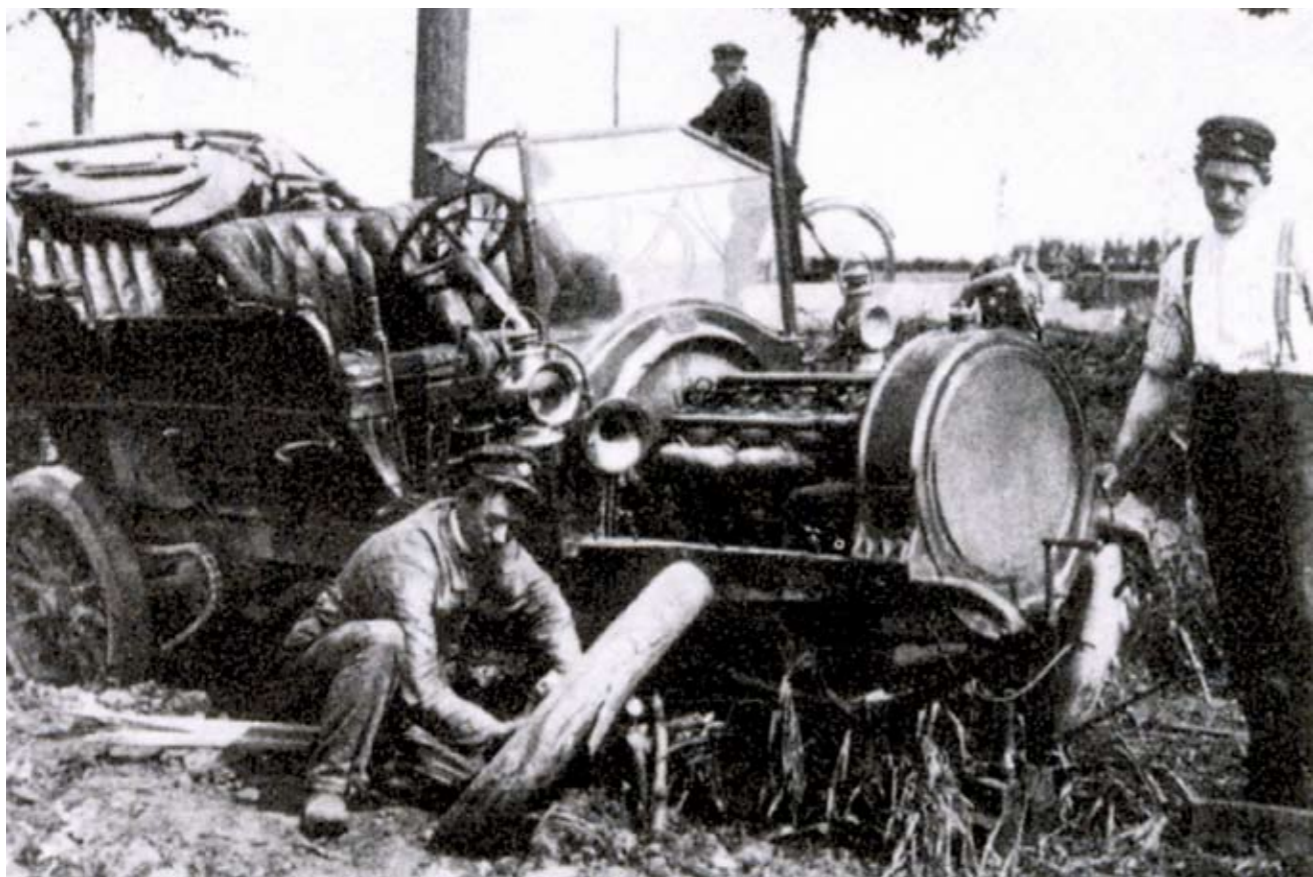
Under den store udstilling i Århus i 1909 kunne man få en køretur i luksusbil. Bemærk taksameteret.



Den store, 6-cylindrede af grosserer Salomonsens Delaunay Belleville.

ventilede og efter tidens skik med cylindrene i blokke på to og to. Transmission med 4 gear frem og konuskobling. Kørslen foregik bemærkelsesværdigt stille, vibrationsfrit og ganske hurtigt, som man kan se den dag i dag med de mange bevarede eksemplarer – blandt andet i den danske film "Landmandsliv", hvor en D-B fra Ålholm Automobil Museum medvirkede. Et sært træk på de større modeller var to bremsepedaler – der virkede på hver sin tromle på transmissionen. Meningen var ikke at man skulle træde på begge samtidig for at opnå en særlig opsigtsvækkende opbremsning, men at

man skulle bruge dem skiftevis for at bremserne ikke skulle blive for varme. Motorløb var ikke noget man beskæftigede sig med hos D-B selv, hvorimod altså privatfolk på et tidligt tidspunkt deltog i langdistanceløb med mærket, og efterhånden forsvandt D-B så at sige i mængden, selv om der i tyverne kom modeller som både var kæmpestore, op til 8 liter, var topventilede og med overliggende knastaksel og jeg skal komme efter dig. Mærker som Rolls-Royce og Hispano-Suiza havde overtaget markedet for luksuslimousiner. Fra 1931 til 36 forsøgte D-B sig med at lægge en 8-cylindret amerikanske Continental



Den lille af Gustav Salomonsens to Delaunay Belleviller var en 4-cylindret med fabriksnummer 398. Den blev indregistreret 8. april 1907 under K 362. I 1909 blev den købt af grosserer J. P. Larsen i Århus og indregistreret som X 50. På Århus-kanten fik den flere ejere, og en mekaniker kørte den i grøften.

motor i sit 21 CV chassis, mest fordi motoren var billigere end den man selv kunne fremstille, og samtidig både kraftig og robust. Sidst i tredverne var den 6-cylindrede Delaunay Belleville

model R 16 i virkeligheden identisk med Mercedes-Benz 230.

For de ældste Delaunay Belleville herhjemme var det karakteristisk at de fra at have været herskabskøretøjer blev

luksus-hyrevogne. Vort redaktionsmedlem Egon Neesgaard fortæller at en af dem således endte hos en vognmand helt oppe i hans hjemby Fjerritslev, hvor den brændte i garagen.

Under sin søgen efter Citroën Traction Avant i toldvæsenets arkiver er vort medlem Eugenio Lai stødt på at der i juli 1945 blev hugget en 1927 Delaunay Belleville med 4-dørs Weymann-karosseri op. Ejeren opgives som købmand G. Larsen, Bramsvej 2, Charlottenlund.

Delaunay Belleville eksisterede til 1951, men de sidste biler, som rullede ud fra værket i St. Denis, havde ikke meget at gøre med fortidens. Det var nemlig liliputvognen Rovin! Og pas lige på, bogstaverne D-B stod i nogle år for et helt andet fransk mærke, Deutsch & Bonnet.



Den mærkeligste skæbne overgik den Delaunay Belleville, der endte med at få tvillingbaghjul og blev rutebil Århus-Viby. Historien om det står i Veteran Tidende nr. xxx



KONKURRENCEN

Man ser det straks – konkurrencebilledet knytter an til noget andet i dette nummer af Veteran Tidende.



Men hvilken model og cirka årgang? Meget gerne også hvilket fabrikat karosseri.

Undtagelsesvis er billedet ikke af en dansk bil – men det er taget i Danmark, det er nemlig en svensk deltager i Rally Monte Carlo, men fotograferet i København ved kontrollen i Kongelig Dansk Automobil Klubs daværende hovedsæde i Nørre Farimagsgade overfor H. C. Ørstedes Parken.

Karosseriet var mere specielt for sin skaber end for bilmærket; i København kørte et som var grangiveligt magen til, men på et FIAT 1100 chassis. Den bil tilhørte arkitektprofessor ved Kunstakademiet Palle Suenson. Hvad blev der af den? Hugget op, vil jeg tro, men sådan var det jo.

I sidste nummer bad vi om hvornår DKW Monza blev fremstillet. Løsningen var ca. 1956-58, og det vidste ganske mange. Også at den faktisk fremstod allerede i 55, først under navnet Sportscoupe, derefter Solitude. Navnet skiftede efter en stribe verdensrekorder på Autodrome di Monza i december 56. 4.000 miles, 5.000 miles, 10.000 km, 48 timer med en gennemsnitsfart af 140 km/t og 72 timer med 139 km/t.

De første eksemplarer blev lavet på et standard F 93 chassis, senere var det på ”den store 3=6”. Motoren var selvsagt den 3-cylindrede totakter på små 900 ccm. Med 38, 40 eller 44 hk, alt efter undervogn. Vægten var kun 820 kilo mod 930 for 3=6. Det utroligt velformede coupékarosseri er forbløffende nok gjort i kunststof. Det blev ikke lavet af DKW selv, men i tidens løb af tre andre virksomheder. Derfor er de heller ikke helt ens. Den bil der var udstillet i Nærum, har baglygter fra en Porsche 356. De før-

ste havde fire runde baglygter, men der kan også være forskel på kølegitter og andre enkeltheder. Når man medregner brugte biler, F 93, 3=6, som blev ombygget til Monza eller sågar en ny 1000'er, nærmer det samlede antal sig 240. På et tidspunkt ville DKW ikke levere flere chassiser – og det faldt sammen med at DKW selv begyndte at sælge 1000 SP.

Monza var dyr, 10.500 DM mod 8.000 for en topersoners 3=6. Men da 1000 SP kom i 1958 var den endnu dyrere, 10.750 DM for coupéen.

Nogle konkurrencesvar er ganske korte, andre indeholder et væld af oplysninger, som det fra Jens Petersen, Ulstrup, hvilket sparer mig for en masse arbejde. Men her gælder det altså kun årstallene, og ved lodtrækning er vinderen Bernt Erik Olsen, Norge.

oer



Sir Alec Issigonis med tre af de biler, han designede for British Motor Corporation: Minien (forrest), 1100-modellen (skjult til højre) og Morris Maxi (yderst til venstre).

Mini-legendens skaber fyldte 100 år

Tekst: Morten Alstrup
Foto: BMW

Den 18. november kunne en af bilhistoriens geniale mænd være fyldt 100 år. Det var Alexander Arnold Constantine Issigonis, der dog på vanlig britisk maner mest blev kendt under sit kælenavn Alec og som skaberen af en af de mest klassiske og banebrydende biler af alle, Minien.

Alec Issigonis var født og opvokset i den græske havneby Smyrna, hvor faderen havde et firma, der beskæftigede sig med skibsmotorer. Men det var i første omgang jernbaner og dampmaskiner, som havde unge Alecs store interesse. Den uro, der herskede i området på grund af grundlæggelsen af den tyrkiske stat, fik i 1922 familien til at rejse til Malta, men da faderen døde kort tid efter, fortsatte Alec sammen med moderen til England, hvor han for alvor begyndte at få smag for biler og

Så enkelt forestillede Alec Issigonis i 1958, at BMCs nye kompaktbil skulle være. Der var ikke langt fra græskbritens strejttegninger til den endelige model.

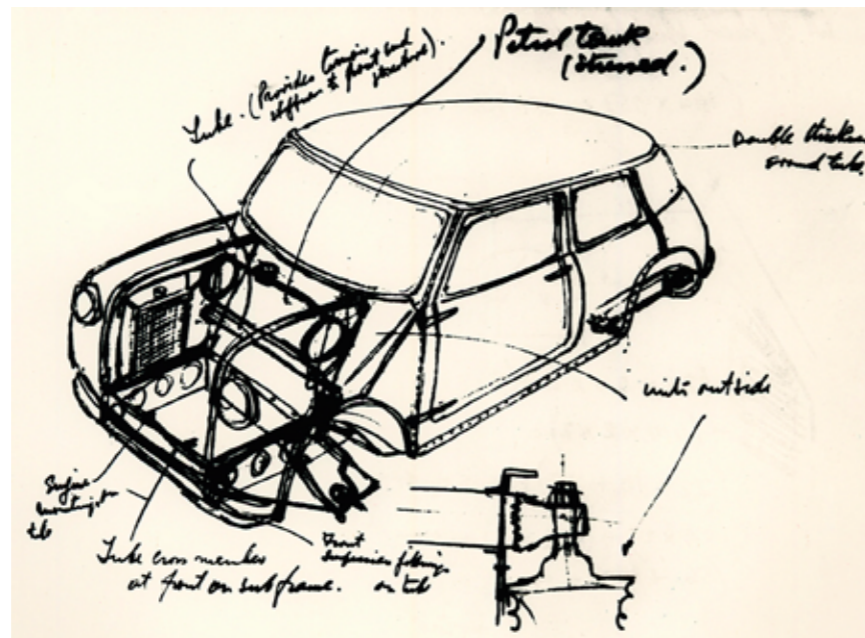
automobilteknik og bl. a. kørte flere ture på kontinentet sammen med moderen i hendes Singer.

Med hans interesse for teknik var der ingen tvivl om, at Alec Issigonis ville gå den vej uddannelses- og karriere-mæssigt. Han begyndte således studier på den polytekniske højskole i Battersea i London, hvor han fik sig en ba-

chelorsgrad i maskinkonstruktion, men det var kun med nød og næppe, at han bestod eksamen, og karaktererne var ikke gode nok til at læse videre. Alec Issigonis var nemlig mest optaget af de håndværksmæssige sider af området og var meget begejstret for at tegne, hvorimod matematikken ikke var hans stærke side. Således blev han siden citeret for at have omtalt matematik som ethvert kreativt menneskes fjende.

Alec Issigonis' erhvervskarriere indledtes hos et konstruktionsbureau i automobilteknik i London, hvor han begyndte med at være teknisk tegner og sælger, og da den første månedsløn var i hus, købte han en Austin Seven, som han byggede om til race, og som han kørte sit første løb med i marts 1929.

I sin fritid puslede han med konstruktionen af sin egen enkeltsædede racerbil, Lightweight Special, der som navnet antyder var let og lille, men som også indeholdt nogle af de ideer, der senere skulle gøre ham til en verdensberømt konstruktør.



Med få undtagelser kom denne 1958-prototype til at ligne den endelige produktionsmodel: De mest synlige forskelle er en anden kølergrill og et andet rat.



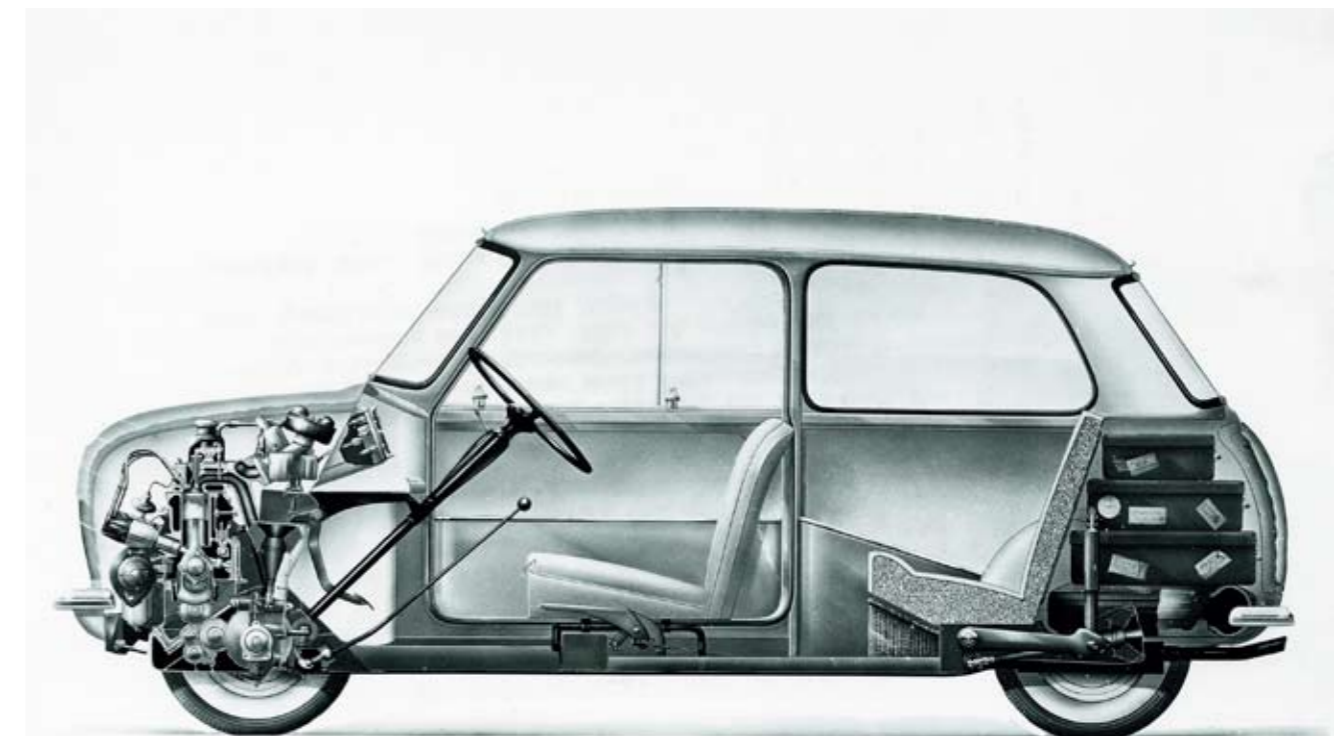
I 1934 flyttede Alec Issigonis til Coventry, hvor han havde fået ansættelse hos Humber. Der arbejdede han på udviklingen af uafhængige hjulophæng, og denne erfaring gjorde, at han to år senere kom til Morris Motors. En del af krigstiden gik med arbejde på militærkonstruktioner, men i 1941 var han med på det hold, der blev sammensat til projekt Mosquito. Det førte i 1944 til den første prototype af bilen, som i 1948 blev lanceret som Morris Minor. Da Austin og Morris smeltede sammen i 1952, forlod Alec Issigonis British Motor Corporation for at gå til Alvis, men da firmaets projekt til en luksusbil kuldsejlede, blev han hentet tilbage til

BMC tre år senere. Der blev han i slutningen af 1956 af koncernens øverste chef, Leonard Lord, tildelt opgaven at skabe tre størrelsesmæssigt forskellige bilmodeller, en stor, en lille og en midt i mellem.

At den mindste bilmodel fik højeste prioritet skyldtes Suez-krisen, som i

1956 sendte oliepriserne i vejret og fik den britiske regering til at overveje benzinrationering, da man mente der ville blive et stort behov for små, sparsommelige biler.

Målet med Minien var at skabe en så kompakt bil som muligt, men den skulle tillige være billig at både udvikle



En kompakt opbygning gjorde, at Minien trods sine ydre mål havde masser af plads til sine fire passagerer.



og producere. Den neddrogede 848 cm³-motor stammede således fra Morris Minor, men den blev sat på tværs helt fremme i bilen, der ligeledes blev forsynet med forhjulstræk. Med til at gøre bilen så kompakt som den blev, var, at Issigonis som den første valgte at placere transmissionen under motoren, hvilket også betød, at de to enheder kunne dele samme oliesystem. Bestræbelserne for at gøre Minien billig at producere gav sig bl. a. udtryk i, at svejseømmene for både for- og bagskærmene såvel som dørhængslerne var placeret udvendigt, da det var en langt billigere løsning end hvis det hele skulle have været gemt væk inde under karrosseriet. Med 10 tommer hjul skulle der bruges mindre gummi til dækkene, mens det indvendige dørhåndtag var en snor langs døren. Ville man have varme i bilen, skulle man betale ekstra for et varmeanlæg, i hvert fald i basisversionen, som med alle disse be-

sparelser endte på en pris på 496 pund i august 1959, hvilket gjorde Minien til den næstbilligste bil på det britiske marked.

Der blev den 350 cm lange bil lanceret som enten Austin Seven eller Morris Mini-Minor, mens den i Danmark først blev markedsført som henholdsvis Austin Partner og Morris Mascot. Selv om netop Mascot-navnet hang ved længe, blev bilen også kendt under betegnelsen Mini, hvilket bl.a. hang sammen med de peppede Mini Cooper-modeller, som senere fulgte.

Minien var ikke den eneste bilmodel, som Alec Issigonis stod bag. I 1962 så Morris 1100 dagens lys, og to år senere kom Austin 1800/Morris Maxi på markedet (henholdsvis den mellemste og største bil i Leonard Lords opgavedefinition fra 1964), ligesom græskbriterne også var idemanden til hydroelastic-af-fjedringen.

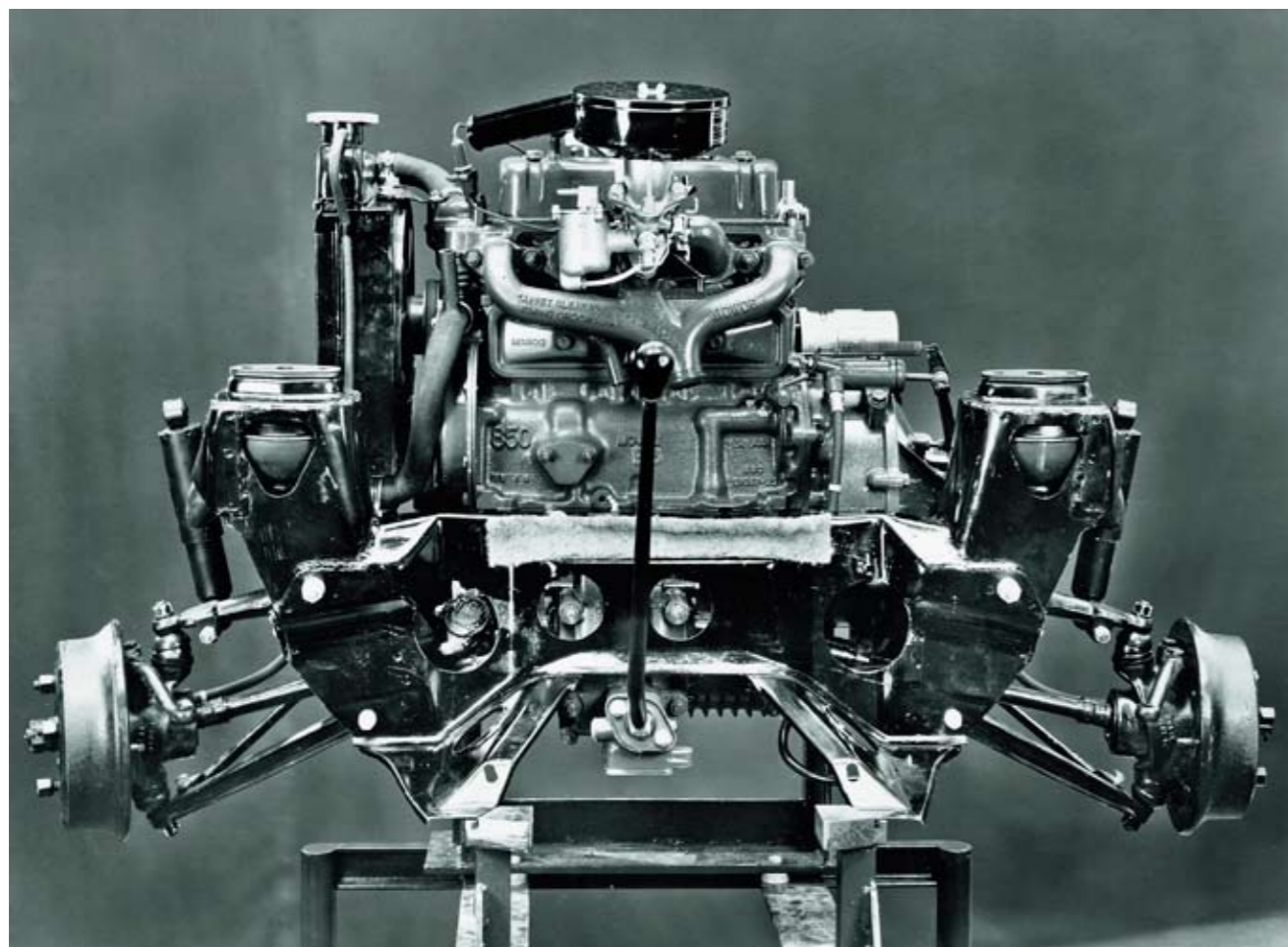
Som person var Alec Issigonis en ar-

bejdsnarkoman, og selv om han svang pisker over sine medarbejdere for at få dem til at yde deres bedste og ikke gå på kompromis, så respekterede de ham. I 1961 blev han som teknisk direktør udnævnt til bestyrelsesmedlem hos Austin Motor Company, og selv da han i 1971 gik på pension, fortsatte han som rådgiver for British Motor Corporation indtil 1987.

Også udenfor koncernen var der anerkendelse til Alec Issigonis' indsats. I 1967 blev han medlem af Royal Society, der er en anset britisk forskerforening, og to år senere blev han adlet og kunne kalde sig Sir Alec Issigonis. Alligevel var han ydmyg over den frembringelse, som gav den britiske bilindustri nyt liv. "I did not invent the Mini, I designed it," er Sir Alec Issigonis således blevet citeret for.

Den 2. oktober 1988 døde Sir Alec Issigonis.

Med til at gøre Minien så kompakt var sammenbygningen af motor og gearkasse, hvor gearstangen næsten gik direkte ned i gearkassen, selv om der var tale om en forhjulstrukket bil.



SNAPSEHANER

Tekst og foto: Iver Jensen.

Mange af de helt gamle veteranbiler og -motorcykler har på topstykket af motoren en snapsehane for hver cylinder, også kaldet kompressionshane. De er formet med en skål foroven og har en gennemføring direkte ned i cylinderens kompressionskammer. De er beregnet til, at skålen fyldes op med benzin, der igennem hanerne giver hver cylinder et benzintilskud, for eksempel når motoren startes med håndsving i meget koldt vejr.

I dag bruges de sjældent, da veteranbiler kun kører i den varme del af året. Men da bilerne var nye, kørte de også om vinteren.

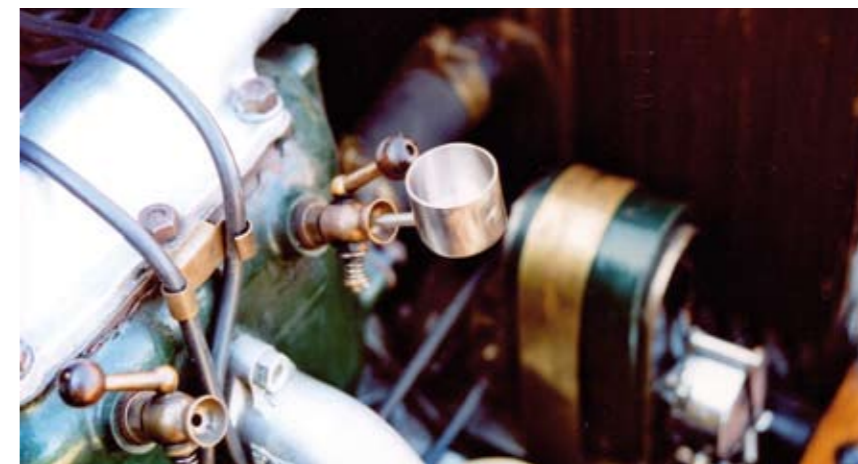
Mange af karburatorerne på motorerne dengang var ikke forsynet med en choker med et ekstra spjæld. De kunne som regel kun tippes. Det vil sige, at der bliver lukket noget ekstra benzin ind i svømmerhuset, så benzinen står højere i strålerøret. Når indsuigningsluften så passerer strålerøret, river luften noget ekstra benzin ud af det, og giver derved motoren en mere benzinrig gasblanding.

Men når benzinen er meget kold, lader den sig ikke så nemt forstøve og samtidig blande sig med luft til en gasform, der lader sig antænde i en kold cylinder. Med et lille benzintilskud igennem snapshanterne kan gasblandingen blive så mættet, at den bliver antændt.

Hvis karburatoren er justeret, så motoren får det benzin den skal have for at gå ordentligt, men ikke så meget at den soder tænderøret, kan man godt bruge det gamle snapshaneprincip, når veteranbilen startes op første gang efter måneders vinteropbevaring.

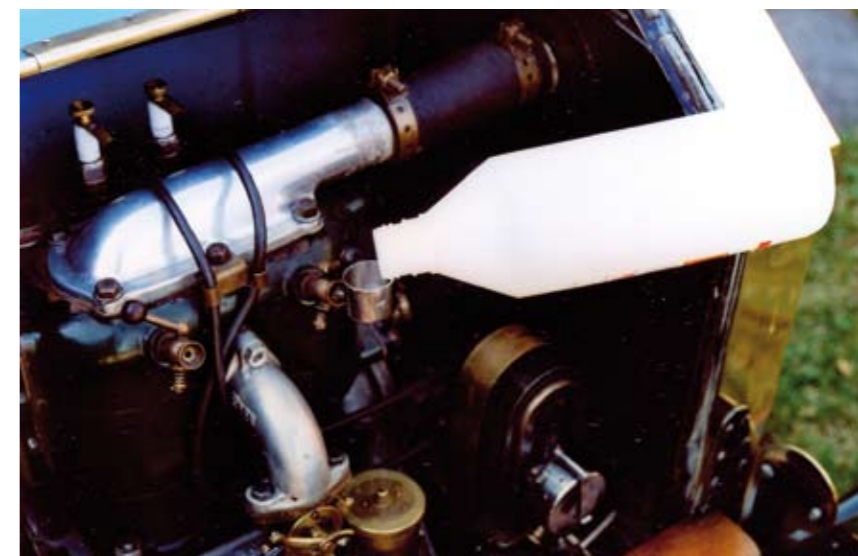
Jeg har prøvet det på klubbens Swift, og det virker fint. Tændingen kan slås til, før man trækker i startsvinget første gang.

Efter sammensvejsningen af koppen har jeg spændt den op i drejebænken og på den indvendige side afdrejet et tyndt lag for at fjerne den grimme sort brændte overflade fra svejsningen.

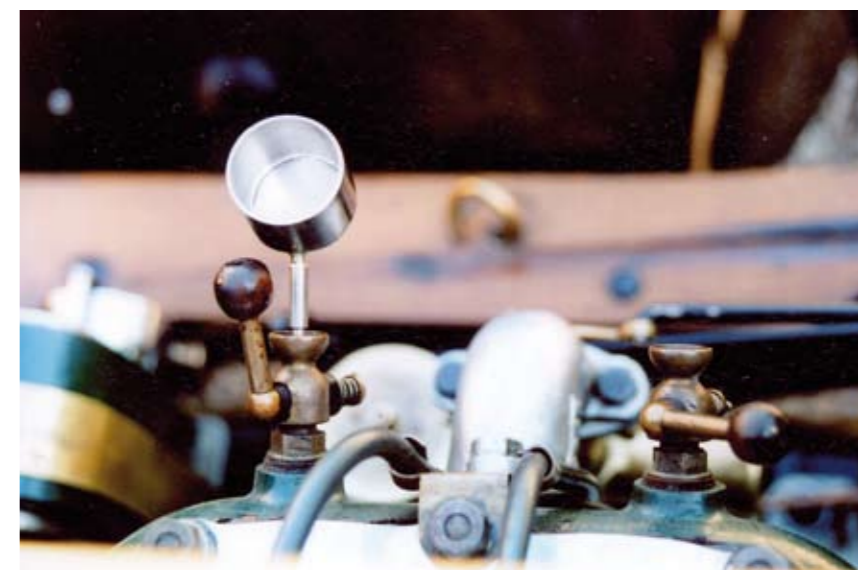


Snapshanterne er ikke monteret lodret oven på topstykket på alle bil mærker. På Swiften sidder de i en skrå vinkel på højre side af motoren. Jeg har sammensvejst en kop af et stykke rustfrit rør, og en løs bund. Afløbet fra koppen er formet så det kan kile sig fast i snapshanen og holde stillingen.

I et billeksikon fra 1950 er der som illustration til påfyldning af benzin i snapshanterne vist en smørekande af den type man vender på hovedet, og trykker i bunden. Måske har den tids bilister haft sådan en smørekande med i bilen fyldt op med benzin.



Her vises, at koppen er så stor, at der kan hældes benzin op i den uden at spille. Benzinsmængden pr. cylinder er en teskefuld.





En Flaminia 2.8, som blev produceret mellem 1963 og 1970.

LANCIA BLIVER 100

Af Niels Jonassen

Nogle tror at Lancia for længst er afgået ved døden. Det har også set sort ud de senere år, men mærket lever, og har for nylig vist tegn på nyt og stærkt liv.

Bogholder mod sin vilje

Den velhavende konservesfabrikant Giuseppe Lancia havde planlagt en karriere som revisor for sin ene søn, Vincenzo. Sønnen blev derfor i en ung alder ansat som bogholder hos Giovanni Ceirano, som drev en importforretning med engelske cykler i gården til Lanciafamiliens store hus i Torino. Kort efter begyndte Ceirano at planlægge en produktion af biler, og inden længe var den unge Lancia mere at finde på værkstedet end i bogholderiet.

Da en kreds af velhavere i 1899 havde dannet Fabbrica Italiana Automobili Torino (F.I.A.T) stod de med pengene, men ingen bil. De købte derfor Ceiranos prototype, og med den fulgte konstruktøren Faccioli samt den unge bogholder, som havde udviklet sig til en habil mekaniker.

Vincenzo Lancia udviklede sig hurtigt til en dygtig testkører for FIAT, og inden længe blev han anbragt i førersædet i firmaets racerbiler som kollega til den berømte Felice Nazzaro. Lancia blev snart lige så kendt, især på grund af sin dramatiske køreteknik, hvor han kastede bilen ind i svingene og buldrede igennem med gruset sprøjtende fra hjulene. Han var hård ved maskineriet, men han var fabrikken en værdifuld mand på grund af sine præcise rapporter om hvad der gik i stykker og hvorfor.

Lancia grundlægger egen fabrik

29. november 1906 begav Vincenzo Lancia og hans kollega Claudio Fogolin sig hen på notarkontoret i Torino og fik indregistreret firmaet Lancia & C. Lancia var på det tidspunkt 23 år gammel, og der er ingen tvivl om at en hel del af kapitalen kom fra hans velhavende familie. Der var optimisme og fremdrift i Torino, og der blev bygget fabrikker rundt om i udkanten af den ellers så aristokratiske by.

Lancia & C. begyndte tilværelsen i en lille fabrik som Itala lige var flyttet ud af. Der byggede man den første bil, og der brændte denne bil også da noget udstrømmende olie startede en større brand. Ikke før i efteråret 1907 kom den første Lancia-bil ud at køre. Det var en efter tidens standard let bil med en 4-cylindret motor på 2.543 cc og en effekt på 24 bhk. Bilen var konstrueret



Vincenzo Lancia førte Gordon Bennett løbet i 1905 indtil en sten slog hul i køleren. Her spørger han hvor meget han førte over den endelige vinder, Théry i Brasier, før det gik galt.

Vincenzo vidste af erfaring hvor meget motorsportsdeltagelse belaster en fabrik økonomisk og med hensyn til brug af arbejdskraft, især den kvalificerede arbejdskraft.

Indtil 1922 byggede Lancia konventionelle men velkonstruerede biler af meget høj kvalitet, og havde i øvrigt fornøjelsen af at producere Europas første bil med elektrisk udstyr, Theta fra 1913. I 1922 kom sensationen.

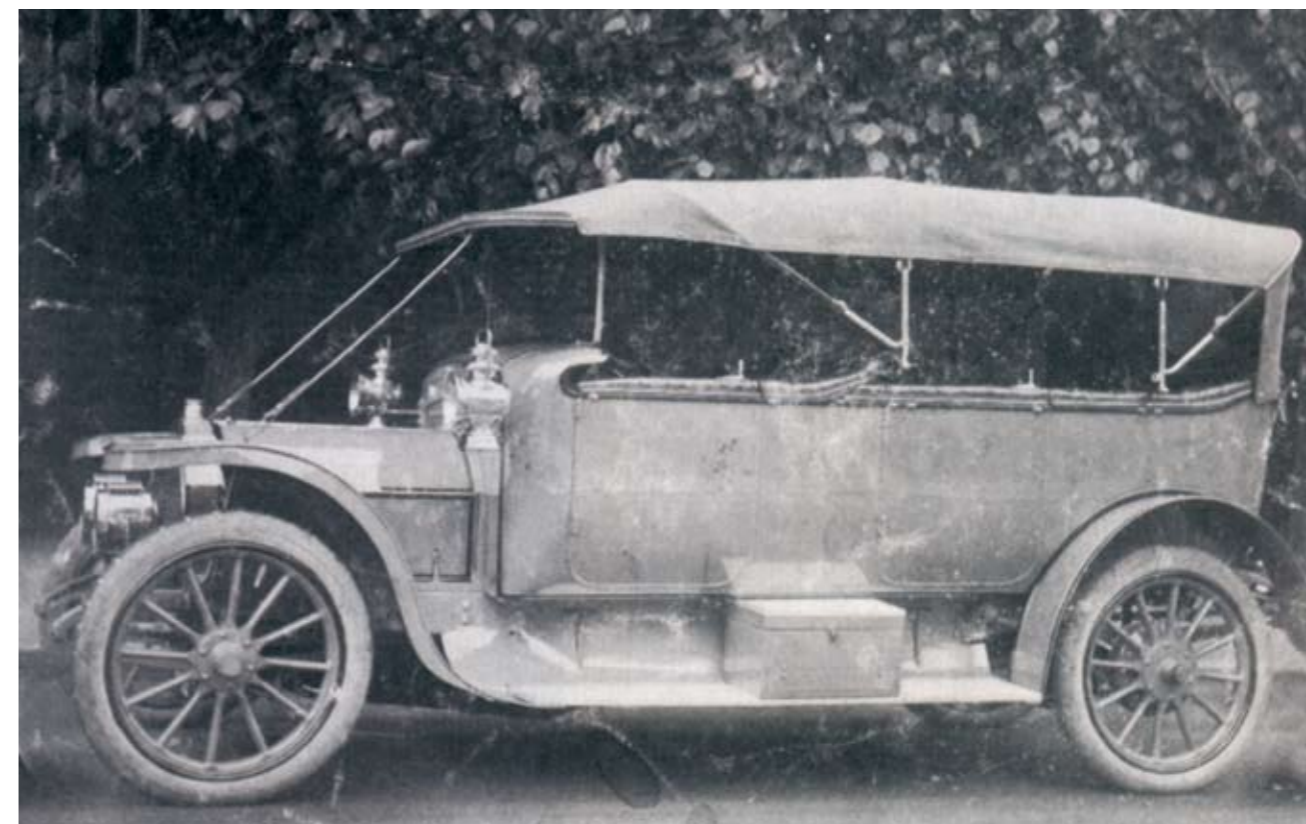
Banebrydende konstruktion

På biludstillingen i Paris i 1922 stod der på Lancias stand en bil som kom til at skabe historie. Den blev ikke selv bygget i så voldsomt mange eksemplarer (13.003 fra 1922 til 1931), men den viste den vej alle andre bilfabrikanter på et eller andet tidspunkt måtte gå. Det var Lancia Lambda.

helt i overensstemmelse med tidens normer, men den adskilte sig alligevel ved sin lave vægt – det rullende chassis vejede 710 kg – og sin relativt hurtigt roterende motor, hvor effekten blev nået

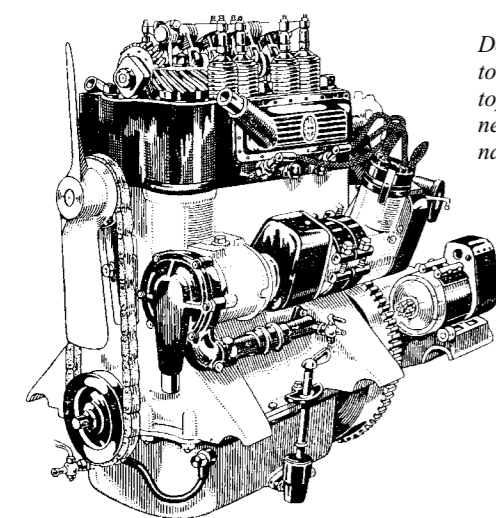
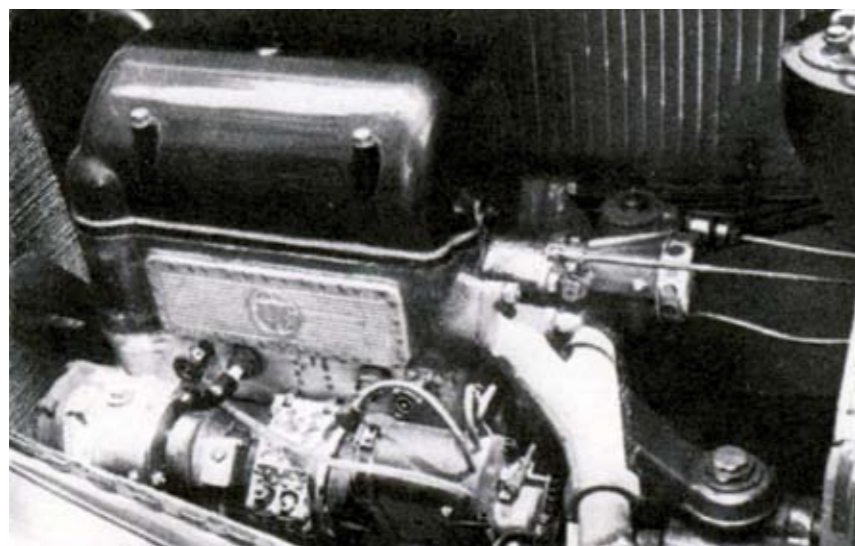
ved 1450 o/min. Her skinnede Lancias erfaringer som racerfører igennem. Indtil 1910 deltog Lancia i en del motorløb, men derefter holdt fabrikken sig langt fra motorsport – indtil 1950'erne.

Formentlig den første Lancia i Danmark. En Delta 1911, hvis karrosseri ser engelsk ud. I mange år i tro tjeneste hos direktøren for Det Danske Gaskompagni, Alfred Edward Williams, efterhånden i moderniseret stand.





I årtier havde Cai Caspersen importen af Lancia – i meget beskedne mængder. Her står han ved en Lambda, hvis glade ejer er sangeren Carl Brisson. Han var på det tidspunkt operettehelt i London, derfor engelske nummerplader. Bemærk det lange fjederben ved forhjulet.



Det meget snævre V i Lambdamotoren medførte at der kun var ét topstykke med et ganske kompliceret netværk af ind- og udblæsningskanaler. Knastakslen var overliggende.

Lambda brød nye veje på tre felter. Den havde et selv bærende karrosseri af presset stålplade, motoren var en 4-cylindret V-motor på 2.119cc og 49 bhk i et snævert V på lidt over 13 grader, og forhjulene var uafhængigt affjedret. Ingen af disse træk var ukendte, men det var første gang at de optrådte samlet – og i en masseproduceret bil. Lambdas køreegenskaber var langt over andre bilers fra den tid, især på grund af det stive karrosseri og forhjulsaffjedringen. Som mange vil vide af erfaring havde datidens biler oftest et vridnings-slapt chassis som deltog i affjedringsbevægelserne. På en Lambda var det kun affjedringen der bevægede sig, og det gav uhørt præcise køreegenskaber. Konstruktionen hjalp også til at holde vægten nede på 1.225 kg.

I samme spor i mange år

Lambda kom i ni serier, og blev i 1928 suppleret med den store Dilambda på 3.956 cc med 8 cylindre i et snævert V på 24 grader. Den var egentlig konstrueret til at skulle bygges i USA, men det viste sig at dem der havde lovet at sætte penge i en amerikansk Lancia-fabrik ikke havde rent mel i posen, så Lancia trak sig og byggede i bilen hjemme i Torino i stedet – men ikke i nær så mange eksemplarer som han havde drømt om.

I 1931 kom Artena med 4-cylindret motor (2 liter) og Astura med 8-cylindret (2,6 og senere 3 liter). Mønstrer lå nu helt fast med motorer med snævert V, selv bærende platformchassis og uafhængig forhjulsaffjedring med Lancias karakteristiske lodrette, drejelige teleskoper. Artena var den store mellemklassebil, mens Astura var luksurvognen, og især den blev genstand for mange karrosseribyggeres interesse. Især Pinin Farina byggede nogle opsigtsvækkende modeller.

Ingen af Lancias biler var billige. De blev konstrueret og bygget helt uden hensyntagen til omkostninger, og ingeniørerne havde frie hænder til at lave hvad de mente var rigtigt. Det skal i den forbindelse nævnes at Lancia altid ansatte højtuddannede ingeniører med de bedste eksaminer. Også på gulvet brugte man kvalificerede folk. Ca. 25

procent af den manuelle arbejdsstyrke var faglært, og der fandtes på fabrikken en enestående firmaloyalitet. Egentlig ganske bemærkelsesværdigt, eftersom Vincenzo Lancia var en patriarkalsk skikkelse som nok vidste hvem der bestemte, og de fleste arbejdere var kommunister. Under fascismen (1922-1945) var de det selvsagt i det skjulte.

Første lille bil

I 1933 kom den første lille Lancia, Augusta med 4-cylindret motor på 1.196cc og 35 bhk v. 4000 o/min. Det var en lukket 4-dørs bil med et selv bærende karrosseri uden midterstolpe. Det var den som købere af FIAT Balilla drømte om, men sjældent havde råd til. Til gengæld kørte folk som den sagnomspundne racerfører Tazio Nuvolari i Augusta.

Igen en sensation i Paris

I 1936 gentog Lancia nummeret fra 1922 på biludstillingen i Paris og viste en ny og opsigtsvækkende model, Aprilia. I Frankrig hed den ganske vist Ardenne for at gøre den mere spiselig for et fransk publikum. Det var imidlertid det italienske navn, Aprilia, der slog igennem.

Aprilia var en 4-dørs bil med 4-cylindret motor på 1.352 cc (knap 20 graders V) og en effekt på 48 bhk ved 4300 o/min. Karrosseriet var naturligvis selv bærende og uden midterstolpe. Forhjulsaffjedringen var den kendte, men nu var også baghjulene uafhængigt affjedrede, med bagudrettede arme og tværliggende bladfedre samt langsliggende torsionsfjedre. De bageste bremsetromler sad inde ved differentiallet for at mindske den uaffjedrede vægt.

Strømlinie var et varmt emne i 30'erne, men man skal huske at skelne mellem strømlinie – som er et designfænomen – og aerodynamik – som tager højde for luftens bevægelser om karrosseriet. Mange biler var strømlinede, men kun få var aerodynamiske, selv om f. eks. tyskeren Wunibald Kamm med sine forsøg havde vist hvordan man kunne gøre uden at bilerne blev mærkelige og upraktiske. Karrosseriet til Aprilia var blevet afprøvet og målt i en vindtunnel på den tekniske højskole i Torino, og resultatet var bl. a. den meget abrupt



Direktøren for BP olie og benzin, Eric Tersling, havde i tredverne en Lancia Dilambda, Lancias største model med V8 motor på 4 liter.



Indtil FIATs overtagelse var Lancia en betydelig producent af lastbiler og busser med speciale i tunge køretøjer. Der var en stor eksport til oversøiske områder og England – og øjensynlig også lidt til Danmark.



Det er overraskende at man i Danmark har en franskbygget Augusta – som hed Belna – med åbent karrosseri fra Chausson. Et fabrikat man måske sætter i forbindelse med nogle særprægede DSB-busser kort efter krigen. Ejer Birger Olsen.



Formgivningen af Aprilias karrosseri var påvirket af den tyske professor Wunibald Kamms forsøg med aerodynamik og var afprøvet i vindtunnel på den tekniske højskole i Torino.



Er det overraskende at vi har en Belna er det ikke mindre forbløffende at vi også har hele to åbne Aprilia med karrosseri fra Pinin Farina – muligvis tyske efterladenskaber. Der er bygget højst 4.350 af dem. Karrosseribetegnelsen var Transformabile.



Samlebåndet i 1950 med Aurelia B10 forrest og Ardea bagest.

afskårne hæk som gav bilen et umiskendelig pukkelrygget udseende. Køreegenskaberne blev berømmet, f. eks. skrev det engelske *The Autocar* i 1937: ”Man oplever at den lille bil fejrer af sted næsten uden at man kan høre mekanikkens arbejde, det synes umuligt at køre den træt.”

Lige inden krigen kom der en Aprilia med en anelse større motor (1.486cc) samt en lillebror, nemlig Ardea med motor på 903 cc og 28 bhk ved 4000 o/min. Ardea lignede en ¾ størrelse Aprilia, men den havde en mere konventionel, stiv bagaksel i bladfyedre.

I gang efter krigen

Anden Verdenskrig sluttede i Italien på en mærkelig måde. Først var landet allieret med Tyskland, så i 1943 blev diktatoren Mussolini afsat og der blev sluttet fred med de allierede. De tyske tropper stod imidlertid stadig i landet og var nu pludselig en besættelsesmagt og ikke en allieret. Så den sydlige del af Italien var selvstændig under allieret kontrol mens den nordlige i realiteten blev styret af tyskerne.

Det var under de betingelser at Lancia-fabrikken begyndte at tænke på fremtiden. Vincenzo Lancia var død i 1937, og firmaet blev ledet af hans enke og hans bror, indtil sønnen Gianni Lancia i 1948 som 23-årig var færdig som ingeniør og blev gjort til direktør.

De første biler efter krigen var Ardea og Aprilia, men på biludstillingen i Torino i maj 1950 kunne man vise den første nye model, Aurelia. Igen havde Lancia lavet noget der slog bilverdenen med forundring. En 4-dørs bil med selv-bærende karrosseri – naturligvis uden midterstolpe – var forventeligt, men resten var helt nyt og uhørt. Baghjulene var ophængt i skråt bagudrettede triangler med skruefyedre, motoren var en V6 på 60 grader og gearkassen sad bagude mellem baghjulene sammen med kobling, differentiale og bagbrems. Motoren var på 1.750cc og ydede beskedne 56 bhk. Baghjulaffjedringen var en hidtil ukendt konstruktion og det samme gjaldt V6-motoren. Både Rover og Ford havde i 30'erne overvejet V6-motorer, men havde afvist dem fordi de

var i permanent ubalance. Dette balanceproblem blev løst af den unge chef for Lancias patentkontor, Francesco De Virgilio.

Fabrikken satsede på luksus og komfort, men køreegenskaberne var så exceptionelle at adskillige private ejere begyndte at bruge dem i de klassiske, italienske langdistanceløb som Giro de Sicilia med stort held.

I løbet af 50'erne kom der en lang række varianter af Lancia Aurelia, alle med V6-motor som efterhånden voksede til 2 og 2,5 liter. I 1954 blev den uafhængige baghjulaffjedring afløst af en De Dion-aksel med bladfyedre. De vigtigste typer var den 4-dørs sedan, B10, B21, B22 og B12, coupemodellen B20 samt spyder og cabrioletmodellerne B24. Mens de firedørs modeller appellerede til folk som satte pris på diskret kvalitet blev coupemodellerne 50'ernes store sejrherre i sportsvognsløb, især de klassiske langdistanceløb. Hvad den måtte mangle i motorstørrelse – de hidsigste sugemotorer ydede 134 bhk og nogle kompressor modeller omkring 150 bhk. – vandt den i køreegenskaber som var konkurrenternes overlegne.

Forfatterens Aurelia 2500 GT fra 1953 på Piazza San Carlo i Torino i anledning af Lancias 100 år.



Jørgen Hansens kønne Ardea 1952.

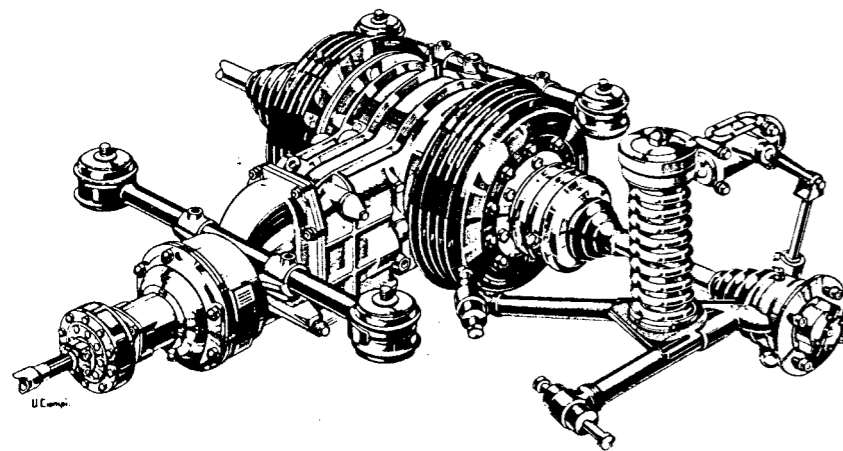
I 1953 kom Ardeas afløser Appia med 4-cylindret motor på 1.089cc og 38 bhk. Som Ardea var en ¾ størrelse Aprilia, var Appia en ¾ størrelse Aurelia, og som Ardea mere konventionel med gearkasse foran og stiv bagaksel i bladfyedre.

Nye ejere

I januar 1950 indsendte Lancia en ansøgning om Marshallhjælp til at få moderniseret produktionsapparatet. Denne amerikanske økonomiske hjælp til Europa havde kolossal stor betydning for den økonomiske genrejsning efter krigen – men Lancia fik ingenting.

Årsagen var at Gianni Lancia omkring krigens slutning havde støttet Komiteen til Italiens Befrielse, en antifascistisk gruppe hvori der også var kommunister. En mand som havde været i stue med kommunister ville amerikanerne ikke give penge til. Da det stod klart begyndte familien at trække penge ud af firmaet, og i 1956 blev Lancia & C. solgt til industrimanden Pesenti.

Under Pesentis ejerskab kom den store Flaminia, i store træk en videreførelse af Aurelia, men med forhjulaffjedring med ulige lange triangler og et nyt og kantet karrosseri tegnet af Pinin Farina.



Aurelia havde indtil 1954 uafhængig baghjulsaaffjedring med skråt bagudrettede arme. Kobling, gearkasse, differentiale og bremses var samlet i en enhed.



En Aurelia i Mille Miglia 1954 ført af Gianni Lancias fætter, Ferdinando Gatta.



Lancia Fulvia coupe i den meget hurtige HF-version på 1.6 liter.

Det var en stor og imponerende bil, og en specialversion af den, Presidenziale, bruges stadig som officiel paradebil af den italienske præsident. Ved siden af den 4-dørs udgave kom Flaminia også som coupe med karrosseri fra Pinin Farina, Zagato og Touring, sidstnævnte også i en åben udgave.

Næste skud på stammen blev noget helt andet, Flavia, som kom i 1960. Den var en videreudvikling af den Cemsu Caproni der var vist som prototype allerede i 1948. Konstruktøren var Antonio Fessia, som nu var teknisk chef for Lancia, og bilen havde en 4-cylindret boksermotor og forhjulstræk. Endvidere havde den skivebremser på alle hjul. Den blev videreudviklet helt til 1973 og endte som en 2-liters bil med benzinindsprøjtning.

Ved side af Flavia var der Fulvia med en 4-cylindret motor i snævert V – Lancias sidste af denne klassiske Lancia-konstruktion. Også den havde forhjulstræk og blev indtil 1976 produceret som sedan og coupe – enten med Lancias eget karrosseri eller et Zagatokarrosseri – med motorer fra 1.100cc til 1.600 og effekt fra 70 til 115 bhk. Det var med den at Lancia slog sit navn fast i de internationale rallyer med adskillige internationale mesterskaber.

FIAT overtager

Gennem hele sin ejerperiode havde Pesenti holdt fast ved Lancias traditionelle høje kvalitet. Den kan bedst illustreres ved at fortælle at Lancia f. eks. aldrig købte standardbolte og -møtrikker. Konstruktionsafdelingen tegnede og beskrev alle de typer de skulle bruge, og så blev de bestilt produceret efter disse tegninger og specifikationer.

Den slags kostede så mange penge at Pesenti i 1969 ikke gad længere og satte fabrikken til salg. Ford var interesseret, men den italienske regering greb ind. Tanken om at Ford skulle købe et italiensk ikon var ikke til at bære, så FIAT fik et diskret vink om at træde til. De overtog Lancia for 1 Lire. Det var gæld det meste af det.

Stik imod alle forventninger tog FIAT sin rolle som Lanciaejer alvorligt. Dels udviklede man en helt ny model, Beta,



som kom i 1972, med en videreudviklet motor fra FIAT 125. Med sine to overliggende knastaksler blev denne fremragende motor, konstrueret af den gamle Ferrariingeniør Lampredi, Lancias standardmotor de næste mange år – naturligvis i mange, forskellige udgaver og størrelser. Dels fik Lancia lov at arbejde videre med hvad vi må betegne som den sidste helt selvstændige Lancia-konstruktion, Gamma, med en 2 og en 2,5 liters 4-cylindret boksermotor. Mens Gamma blev en meget begrænset succes solgte Beta godt og blev produceret som sedan – det italienerne kalder berlina – coupe, targa og den interessante ”sports-stationcar” HPE. Beta var en ganske avanceret konstruktion hvor der var ofret meget på hjulophæng og køreegenskaber. Baghjulene var ophængt i en slags MacPherson ophæng ligesom forhjulene. Det betød at bilen i sving nærmest sugede sig ned mellem hjulene i stedet for at krænge.

Ulykkeligvis havde den italienske stat samtidig indgået en handelsaftale med Sovjetunionen om en byttehandel hvor Italien leverede bilteknisk know-how mod at få stålplader til bilproduktion igen. Disse plader var af en meget ringe stål kvalitet, så bilerne rustede de mest overraskende steder og ufortjent gav Beta et dårligt ry. I øvrigt oplevede VW nøjagtigt det samme rustproblem med sovjetisk stål, men det tog folk sig ikke så meget af, selvom Golf rustede nøjagtig lige så meget eller lidt som Beta!

Resten af historien kender de fleste med biler som Thema og Delta, der især blev kendt i den opsigtsvækkende 4-hjulsdrevne Integralemodel; en bil som i dag nærmest har kultstatus. Nogle herhjemme tror at det er gået Lancia som Rover, men der produceres stadig Lanciabiler, og i oktober viste fabrikken sin nyeste model, Delta HPE, som kommer på markedet om et årstid. Vægten ligger nu på luksus og køreegenskaber. Der er stadig liv i den gamle fabrik.

Fem Lancia-modeller som tilsammen har vundet 11 verdensmesterskaber i rally. Fra venstre Fulvia HF coupe, Stratos, Rallye 037, Delta 4WD og forrest Delta HF Integrale.





Bog anmeldelse

Af P.E. Hansen

Med lastbiler som levevej – en eksportchaufførs erindringer

I femten år kørte Erik Nielsen som eksportchauffør før han måtte stoppe som følge af en arbejdsulykke. Som mental træning efter ulykken gav Nielsen sig til at nedskrive sine oplevelser fra utallige ture syd- og nordpå. Med ekstern hjælp er det blevet til en bog om et arbejdsliv, der er ganske forskellig fra et otte til fire job.

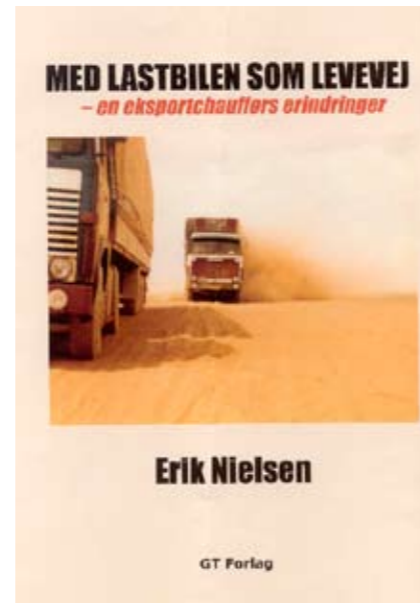
Uden statistisk opgørelse giver teksten indtryk af at det meste af de femten års kørsel er foregået i Østeuropa og Mellemøsten, med en enkelt afstikker til Libyen og et par ture så langt væk som Saudi Arabien. Ture som tog halvanden måned med idelige ventetider ved grænsepassager og mistænksomme toldere i regimer, der ikke er kendt for effektivitet.

Nielsen beskriver levende døgnets fireogtyve timer med førerhuset som soveværelse, måltider tilberedt på p-pladser og lidt vand i hovedet samme sted, op i førersædet og så videre, ofte ad elendige veje.

Man fornemmer godt kollegaskab med andre chauffører, når de mødes og undertiden kan køre sammen. Mødestederne er spisesteder ved vejene, kendt for et godt måltid mad, og undertiden med kvindeligt selskab, der tilbyder sig. Som ægtemand med familie hjemme på Sjælland betragter Nielsen dog løjerne fra sidelinien.

Når man som anmelder læser bogen, melder tanken sig: Hvad får mennesker til at arbejde under vilkår som Nielsen beskriver, som er helt anderledes end en dansk motorvej en tidlig majmorgen i solskin? Og mekanikken, hvad gør man hvis SCANIA'en stopper på en vej i Syrien? Ganske ufarligt er det heller ikke, røvere og banditter er alle steder, det handler om af vælge en sikker p-plads for natten. Disse mange spørgsmål vender forfatteren i sin bog om chaufførlivet.

Mig bekendt er der ikke tidligere skrevet en bog om eksportchaufførernes dagligdag af en chauffør, der kan øse af egen erfaring. Godt det nu er gjort.



Bogens illustrationer er væsentlig billeder af chauffører uden for bilen, i gang med et måltid, en reparation eller bare en hvilepause sammen med kolleger.

Erik Nielsen
Med lastbilen som levevej
– en eksportchaufførs erindringer
192 sider, illustreret
225 kr.
GT Forlag, 8660 Skanderborg
Tlf. 86577201
www.gt-forlag.dk

Folkevognen

Til min kommende bog om Folkevognen specielt i Danmark søges historisk materiale, oplevelser med Folkevognen, gamle fotos - såvel privat som pressefotos. Der søges også kontakt til gamle forhandlere og motorsportsfolk, der kan fortælle om Folkevognen og dens storhedstid. Der søges også kontakt med nuværende ejere af Folkevognen for oplysninger om bilerne. Gammelt reklamemateriale og brochurer efterlyses ligeledes. Bogen vil udkomme i efteråret 2007.

Jørgen Kjær, Elgårdvej 11, 8370 Hadsten. Tlf 86 98 31 77.
email: jk@motorploven.dk



NY BØGER

Der udkommer stadig overraskende mange motorbøger. Vi når ikke at anmelde alle inden jul, men for at give medlemmerne muligheden for julegaveideer (til sig selv!) er her en liste over, hvad vi kender til:

DKW. Bilerne og motorcyklerne.

Jørgen Skafte Rasmussen – et dansk industrieventur i Tyskland.

Af Arne A. Jørgensen. 288 sider. Forlaget Motorploven. 398 kr.
Denne og andre bøger fra samme forlag kan bestilles på forlagets hjemmeside.
www.motorploven.dk

Volvo Amazon - En fest for øjet i linjer og farver.

Af Ole Callesen og Kim Frandsen: 432 sider, over 1.000 illustrationer.
Forlaget Motorploven. 348 kroner. www.motorploven.dk

Lancia Aurelia in Detail. GT, Spider, Convertible & Saloon.

Af Niels Jonassen. 176 sider. 270 illustrationer, hvoraf 120 i farver. Om alle modeller fra 1950 til 1958 og specialkarrosserierne. Herridge & Sons Ltd. 35 pund plus 2 pund forsendelse. Kan bestilles på forlagets hjemmeside.

Nimbus, Nilfisk og Fiskerfamilien.

Et industridynastis krønike 1875-2006.

Af Allan Kløve Nyborg. 492 sider. Den tredje bog af forfatteren om emnet og den mest udtømmende. Med den er der siden krigen kommet ca. 15 bøger om Nimbus! 398 kr. Forlaget Motorploven. www.motorploven.dk

Tyske Traktorer

Af Jørgen Kjær. 424 sider.
348 kroner. Forlaget Motorploven. www.motorploven.dk

Lige ud ad landevejen.

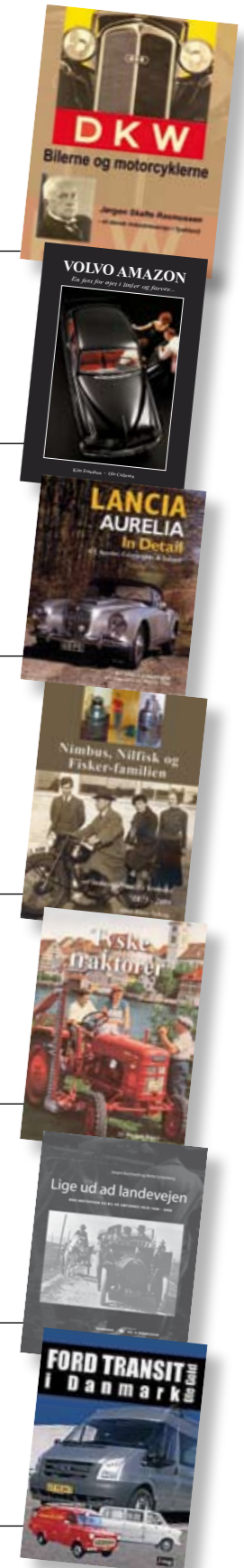
Med hestevogn og bil på amternes veje 1864-2006.

Af Jørgen Burchardt og Mette Schønberg. 358 sider, 400 illustrationer.
Udgivet af Danmarks Vej- og Bromuseum. 325 kr.

Ford Transit i Danmark

Med hovedvægt på hvordan den anvendtes og så ud i Danmark.

Af Ole Gold. 75 sider i A4. Over 175 illustrationer. 260 kr. plus forsendelse.
J-bog, Skagensgade 26, 2630 Tåstrup. www.j-bog.dk





AROS

Indtil nytår kan man nå at se særudstillingen på kunstmuseet Aros i Århus med Formel 1 og le Mans-racere fra tredverne og indtil nyeste tid. Skulptøren Ingvar Conhammar har arrangeret opstillingen af de 20 fuldblods-biler, der ekstraordinært er udlånt af verdens største samling i sin art, The Donington Grand Prix Collection i England. I forbindelse med udstillingen sælges en bog om bilerne. Ib Falkenfleth har fotograferet nogle karakteristiske.



Tå med til 2.-3. februar

Som årets første større arrangement og som mødested nr. 1 i Norden har Bremen Classic Motorshow fået en plads i hjerterne hos alle dem, der holder af klassiske køretøjer. På grund af den enorme succes dette show har opnået er udstillingsarealet udvidet til 40.000 kvm i 7 haller.

Over 30.000 besøgende fra hele Europa lægger turen forbi Bremen og de mere end 500 udstillere fra 15 lande tilbyder en bred vifte af produkter til hele veteranfolket

Tå med og se alt lige fra veteranbiler, veteranknallerter og -motorcykler til veterantastbiler og -traktorer samt motorer.

For 3. år i træk arrangerer vi igen i 2007 en fællesrejse til dette enorme show med afrejse fredag 2. februar og med hjemkomst lørdag den 3. om aftenen.

Fra Jylland startes i Holstebro kl. 12.00 med opsamlingssteder: Holstebro/Skave, Viborg, Randers v. motorvejen, Århus/Tilst, DTC-Vejle, Kolding og Rødekro. Fra Sjælland startes i Roskilde ca. kl. 14.00 med opsamlingssteder: Roskilde, Ringsted, Slagelse og Halskov.

Turen går fredag til et hyggeligt familieejet hotel sydvest for Hamborg hvor vi overnatter og indtager et godt solidt aftensmåltid. Lørdag morgen går turen så de sidste kilometer til Bremen hvor der bliver en hel dag til at fordybe sig i herlighederne inden vi igen til aften fortæder showet for at drage hjemad.

Prisen fra Jylland: kr. 885,- fra Sjælland: kr. 1185,-
Enk. værelsestillæg kr. 150,-



Incl. i prisen er:
Bustransport
Aftensmad fredag
Overnatning på hotel i dobb.værelse
Kaffe i bussen på ned og hjemturen
Moms, danske og tyske afgifter

Du skal selv betale:
Drikkevarer i bussen udover kaffe, drikkevarer på hotellet
Indgangsbillet til Showet (Reduceret pris ca. € 9,00 ca. DKK 68,-) - og hvad du i øvrigt fortærer på turen.

Reserver din plads senest den 29. december:

Veteran *Posten*

Søvejen 1 • 6500 Vojens
Tlf.: 7640 0014 • Fax: 7640 0086
info@veteranposten.dk • www.veteranposten.dk

Det første stævnemøde for alle dem, som elsker klassiske køretøjer!



DVD'er med biler

Hos boghandlerne kan man købe en serie dvd'er, "Danskernes egen historie", der efterhånden tæller mange numre. Indholdet er med stor dygtighed klippet sammen af gamle film, såvel professionelle som amatør-film.

Især en af de nyeste, "Oplevelser fra Indre by" (i København) rummer utrolige filmoptagelser af motorhistorisk interesse. Producenten har på Det Danske Filmmuseum fundet en film, som blev lavet for Chaufførforbundet i 1920 for at demonstrere det håbløst forvirrede trafikbillede i hovedstaden. I en halv snes minutter ses alskens trafikanter, til fods, på cykel, med hestevogn, i sporvogne (nogle med to bivojne, den ene toetages), og i person- og lastbiler. Alene det afsnit er alle pengene værd. Men på samme dvd ses også et helt afsnit om trolleyvognene, de blå, de gule og de røde. Og et som stammer fra en propagandafilm, "Fremskridtets Hjul", som General Motors fik lavet i Danmark i 1929, også med optagelser af færdslen. Den er lånt i DVK's arkiv, vi fik den af vort nu for længst afdøde medlem Harald Anton Knudsen, der havde været lærer på GM's værkfærerskole i Aldersrogade. Produktionsselskabet Substanz har også efterhånden fundet ud af at søge rådgivning hos os (mig), men inden da har der været lidt skæver med identifikationen af motorkøretøjer på de tidligere udgivelser i serien.

Og de er mange, og der næppe nogen uden gamle optagelser med motorkøretøjer. Vi kommer landet rundt, fra Bornholm til Vestjylland, fra Århus til "Oplevelser langs Strandvejen" (mellem København og Helsingør). Der er også serier over bestemte emner, som besættelsesårene.

Dvd'erne er ikke helt billige - men sammenlign med bogpriserne i dag og betænk at disse gamle film frister til at blive genset med mellemrum.

oer

RINGENES HERRE

Når dette læses er særudstillingen i Sommers Automobil Museum om Jørgen Skaft Rasmussen – et dansk industrie-ventyr i Tyskland slut. Det har været den hidtil største publikumssucces; flere gange har der for eksempel været hele busser fulde af gode folk fra vest for bælt og hav. Således også søndag den 26. november da Dansk Vintage Motor Club havde arrangeret en tur til Nærum, som det ses på vores billede.



Næste særudstilling kommer snart, læs nedenfor.

I fortsættelse af udstillingen om DKW og Arne A. Jørgensens bog om emnet planlægger udstillingsarrangørerne i foråret 2007 en rejse til de gamle områder i Thüringen, hvor det hele begyndte. I samråd med lokale motorhistorikere arrangeres besøg på hvad der er tilbage af fabrikkerne i Skaft Rasmussens industriimperium. Ligesom man besøger flere af de bedste museer i området, bl.a. et arbejdende tekstilindustriemuseum, så der også er indhold for 'spindesiden'.

Undervejs vil DKW-historikerne Steen Banke, Ole Juel, Arne A. Jørgensen, Flemming Møller og Arno Werner fortælle om Jørgen Skaft Rasmussen og hans livsværk.

Jørgen Skaft Rasmussens sønnesøn, Jørgen Rasmussen, som forvalter familiens arkiv og som selv ejer et museum med en større samling om DKW og hans farfar, har inviteret alle deltagere på besøg og byder på festmiddag i museet i Frankfurt.

Rejsens endemål er Pedersborg Kirke ved Sorø, hvor Jørgen og Therese Skaft Rasmussen ligger begravet – og 'ringen(e)' er sluttet

Rejsen er på det planlæggende stadium og foreløbig sat til 15. til 20. maj med tre overnatninger på et hotel i Thüringen og to i nærheden af Frankfurt. Rejsen foretages med bus eller bus/fly. Pris ukendt, men til kostpris og niveauet er økonomiklasse.

Antallet af deltagere er begrænset til 25-30. Interesstillkendegivelse eller tilmeldinger til enhver af arrangørerne, til Motorhistoriske Formidlere på listen ved indgangen til Sommers Automobil Museum eller til formanden for MhF: Claus Frausing, tlf. 44538700 claus.frausing@mail.dk

Næste særudstilling på Sommers Automobil Museum:

Tatra

Den succesrige særudstilling på Sommers Automobil Museum i Nærum om DKW og Jørgen Skaft Rasmussen er netop slut. Men de Motorhistoriske Formidlere har allerede et nyt projekt under forberedelse. Den næste særudstilling vil blive afviklet fra midten af januar 2007 til udgangen af marts, og emnet bliver Tatra og Hans Ledwinka.

De, der kender navnet Tatra, ved også, at dette tjekkiske bilmærke udmærker sig ved en række usædvanlige og karakteristiske, men avancerede, konstruktioner. De mere indviede ved, at disse konstruktioner stammer fra chefkonstruktøren Hans Ledwinkas tegnebord. Men alt for få kender de nærmere detaljer og historien bag. Det vil Motorhistoriske Formidlere råde bod på med Tatra-særudstillingen. Selv om Tatra-fabrikken fremstillede sin første bil i 1897, vil udstillingen koncentrere sig om de køretøjer, der bar Hans Ledwinkas specielle fingeraftryk, nemlig centralrørchassiset, de luftkølede motorer og (til dels) det aerodynamiske design. Det vil sige Tatra-modellerne fra 1923 og til 1998, hvor den sidste Tatra-personbil forlod fabrikken (som dog fortsat producerer lastbiler).

Til at vise udviklingen er der foreløbig fremskaffet en lille halv snes biler samt enkelte aggregater, der belyser teknikken i disse interessante biler og udviklingen gennem tiderne. Mærkets historie og teknikken i bilerne vil yderligere blive belyst med illustrationer og plancher, herunder forbindelsen til Ferdinand Porsche og forløbere for Folkevogns-konstruktionen.



Selv om Tatra kun havde en officiel dansk importør i nogle få år i begyndelsen af 1950'erne, har enkelte entusiaster har slået sig på mærket og selv importeret nogle køretøjer af forskellige modeller i løbet af den sidste halve snes år. Det er disse Tatra-tilhængeres køretøjer, der sammen med enkelte lånte biler vil udgøre Tatra-særudstillingen. Lige som i efteråret vil museet være åbent både søndag kl. 14-17 og onsdag kl. 17-20.



Tatra T12 er det første eksempel på det Ledwinka-princip, der har dannet skole for alle senere Tatra-typer med frontmotor, inklusive lastbilerne.

Den for sin tid revolutionerende Tatra 87 kommer også til Nærum til foråret 2007.



Bornholm Rundt

2007



Bornholms Motor-Veteraner indbyder til det 30. rally for veterankøretøjer, der er ældre end 35 år, i weekenden 7. og 8. juli 2007.

Indbydelsen er for danske og udenlandske klubber.

Lørdag d. 7 juli bedes køretøjerne være på startstedet: Stadion Nord i Rønne, Torneværksvej 1. Morgenmad serveres fra kl. 07.00.

Køretøjerne bedes være på startstedet senest kl. 08.00. Kl. 19.00 er der festmiddag på Stadion Nord.

Søndag d. 8 juli bedes køretøjerne være på startstedet kl. 09.00, hvor der serveres morgenmad.

Der køres tur i det grønne kl. 11.00 til frokoststedet, hvor der

serveres røgede sild.

HUSK at bestille billetter i god tid:

Bornholmstrafikken tlf. 56951866 / 33131866, Ystad tlf. 411 558 700, www.bornholmstrafikken.dk
Hotel/sommerhus m.v.: Bornholms Sommerhusudlejning tlf. 56480750, www.bornholms-sommerhus.dk
Bornholms Velkomst Center tlf. 56959500, www.destinationen.dk
Sydbornholms Turistbureau tlf. 56974520, e-mail: info@sydborn.dk
Nexø Turistinformation tlf. 56497079, www.nexoe-dueodde.dk
Anden info om Bornholm: www.bornholm.dk
Deltagelse på eget ansvar.

Bindende tilmelding samt betaling sendes senest inden d. 1. juni 2007 til rallyudvalget v/ Ninette Ellingsen, Kastanievej 3, 3730 Nexø. Tlf. 56447004, e-mail: bornholm.rundt@hotmail.com

Om man ønsker at følges med nogen skal tilmeldingerne sendes samlet.

Betaling på konto: reg.nr. 6961 kontonummer 4422155279

Udenlandske: IBAN: DK2830004422155279

S.W.I.F.T. DABADKKK

Du er ikke tilmeldt før vi har registreret din betaling, hvorefter du får tilsendt en bekræftelse og startnummer.



Tilmelding til Bornholm Rundt 2007 (bedes udfyldt med blokbogstaver).

Navn:.....

Adresse:.....

Køretøj:.....Årgang.....Tlf.....

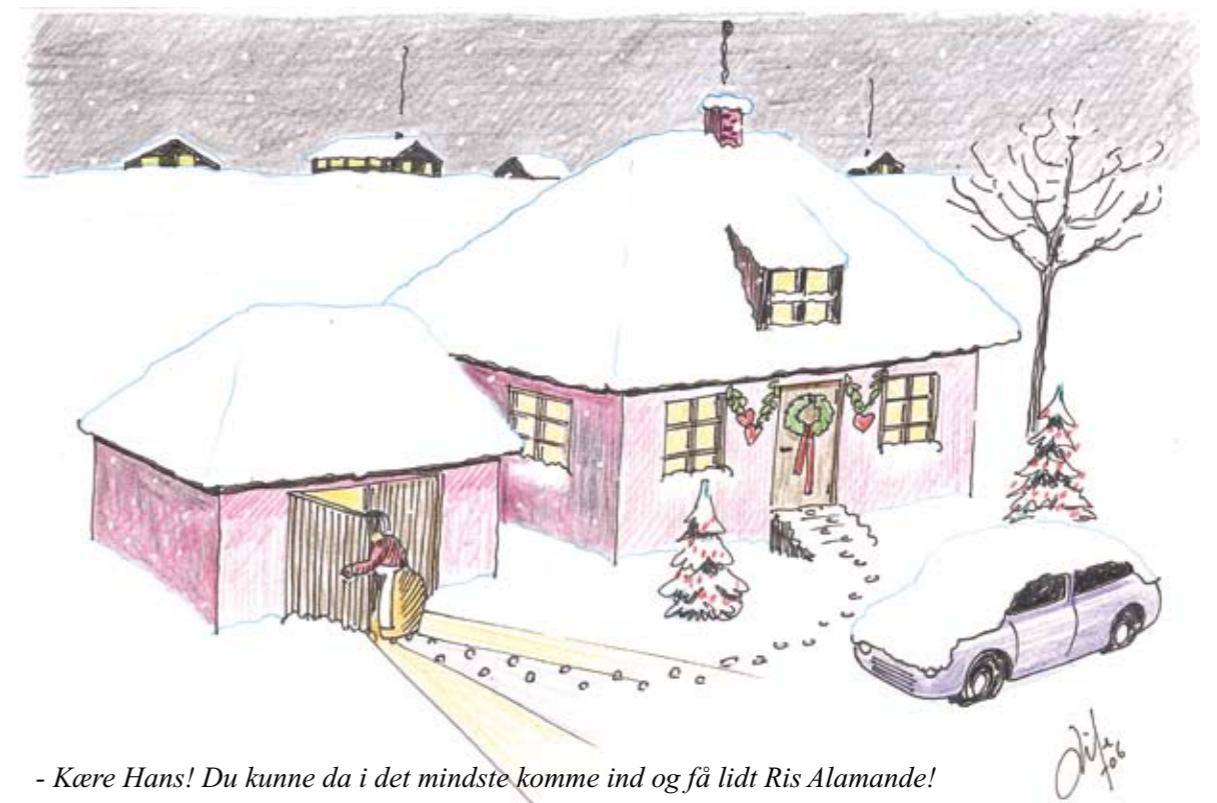
Startgebyr inkl. 1 kuvert lørdag aften, samt morgenmad lørdag og søndag: 500.-
stk. ekstra kuvert lørdag aften, samt morgenmad lørdag og søndag: 280.-
stk. frokost lørdag:.....
65.-
stk. sildeanretning søndag:..... 65.-

I alt
.....kr

Vel mødt og på gensyn til det 30. Bornholm Rundt

Velkommen til nye medlemmer

Mogens Blond	Petersen	Gl.Landevej 59,Mølholm	7100 Vejle	75838154	Buick Skylark	1964
Christian	Pedersen	Sømosen 1	8620 Kjellerup		Ford F100	1964
Erik Ebbe	Lauridsen	Arnevangen 48	2840 Holte	45803517	Mercedes Benz	1982
Birger	Kugelmann	Antilopevej 41	4623 Lille Skensved	56820041	MG B	1970
Jan	Svenningsen	Vejenbrodvej 51, A	2980 Kokkedal	49145563		
Frode	Rasmussen	Madsdige 6	8970 Havndal	86470135		
Mette	Dibbern	Søndervang 13	4970 Rødby			
Bo	Thygesen	Jegstrupvej 4A	7800 Skive	22332294		
Niels	Ditlefsen	Edderfuglevej 24	8541 Skødstrup	86991716	MG B	1963
Bent	Johansen	Doverkildevej 6	4270 Høng	58853358		
Jørgen Eibye	Westerberg	Falkehusene 74	2620 Albertslund	51941003	FIAT 500	1968
Ivan Toft	Jensen	Ålborgvej 250	9300 Sæby	21233470		
Anton	Booij	Strandvejen 298	2930 Klampenborg	33293333	Triumph TR3A	1959
Michael	Christensen	Slotsgade 55, 2	3400 Hillerød	21264432	Chevrolet Camaro Z28	1980
Jesper	Sottrup-Jensen	Skolestien 8	6710 Esbjerg,V	75461106	Mercedes-Benz 280SL	1982
Verner Kjølhede	Meedom	Mylus Erichsensvej 40	7400 Herning	40103049		
Poul	Laursen	Næstvedgade 26,1	2100 København Ø		Chevrolet Impala	1966
Peter	Thrane	Kærmindevej 18	5000 Odense, C	40401201	Mercedes-Benz 280S	1977
Claes Hartman	Nielsen	Koriandervænget 2	5270 Odense M	66183884	Chevrolet Impala Custom	1968
Lise	Breuning	Vester Søgade 18, 1 tv	1601 København,V	23251323	MG TD	1951
Michael	Arpe	Grøvlingens Kvt 52	2750 Ballerup	20885159	Dodge Challenger	1970
Kirsten	Vilmand	Præstøvej 101 A, st tv	4700 Næstved	55732106	Ford Granada 2,3	1977
Esben	Fagerli-Nielsen	Rørmosevej 26	3450 Allerød	48171061		
Aleksandar	Duracov	Birthevej 28	2740 Skovlunde	40516590	Porsche 911	1974
Ebbe	Nok	Åboulevard 31, 4 tv	1960 Frederiksberg,C	22119910	Volvo P211	1962
Eigil	Andersen	Larixvej 3	8471 Sabro	87486000	Cadillac de Ville	1967
Steen Uffe	Tommerup	Brydes Alle 23, v139	2300 Københavh,s	61713100	Mercedes Benz 250	1968
Mette Gade	Poulsen	Frejasvej 11, st tv	7000 Fredericia	75928090	VW type 1	1967
Martin Bruun	Jacobsen	Strandvejen 89 A, 2 th	2100, København,Ø	61301978	VW 1303	1973
Linda Gøbel	Poulsen	Bremensgade 35,2 tv	2300, København,S	51804008	Ford Taunus 20M TS V6	1965
Hans Staal	Jonassen	Rantzsausade 37, 4 th	9000 Aalborg	24290030		
Erling Asmus	Brodersen	Brystrupvej 35	6230 Rødekro	40509119	Ford Zephyr Mk2	1962
Mads	Nielsen	Fjordvej 5	9220 Ålborg Øst	98110997	Buick Skylark	1962
Torben	Rafn	Hammelevvej 62	8500 Grenå	86321296	VW type 1 de Luxe	1961



- Kære Hans! Du kunne da i det mindste komme ind og få lidt Ris Alamande!

Alf



BILER SÆLGES

Ford Cortina 1600 GT/GXL 1973. 2-dørs, original lak, brun med vinyltag. To nye originale forskærme medfølger. Meget flot indvendig. Har stået i lukket garage siden 1993. Kr. 9.000. Tom Kaysen, Tordenskjoldsvej 7, 5700 Svendborg, tlf. 62214415

Morris Mascot 850 1980. Renoveret. Nysynet. Kun 25.000 kr. Ole Hansen, Brande, tlf. 96420142 – 30270052

Porsche 928 1977. Sort. Lædersæder, elruder, aircon., servo. Måske Danmarks mest velholdte til prisen! Ring for mere info. 139.000, fast pris. Christian Rørmann Glantz, Holtug Bygade 18, 4660 Store Heddinge, tlf. 27217522 drive928@hotmail.dk

Ford Taunus Savoy 1.6 1982. Rustfri bil klar til maling. Mange ny og brugte dele medfølger. Pris 7.000. Tlf. 40264444

Ford Zodiac Mk IV Executive 1970 med servostyring, læderindtræk, automatgear og originalt soltag. Komplet renoveret. Billeder kan mailes. Pris 35.000 kr. Jørn Brandt, Brøndbyskel 20, 2650 Hvidovre, tlf. 36750633 – 40389250

Ford Escort Mk 1 1973. Superfin original stand, kører godt, orange/rød, enkelte genmalede stumper. Mexico-skærme. Sorte plader. Prisinde 35.000. Peter N. Jakobsen, Laurids Skaus Gade 40B, 6100 Haderslev. Tlf. 20109929 petercotta@hotmail.com

FIAT 2300 1966 berlina 4-d. 2.3 l, 6-cyl. Sandblæst, metalliseret og nylakeret i org. farve. Motor renoveret. Fuld billedserie. 2 reservedelsbiler medfølger. Bilen mangler at blive samlet og afhændes grundet særlige omstændigheder. Palle Jørgensen, Parkvej 15, 6040 Egtved, tlf. 30731062 trinepalle@privat.dk

Cadillac 1930 limousine, 1940 4-d. sedan, 1957 limousine m. fl. LaSalle 1934 4-d. sedan. Tlf. 62624520

MBG 1968, british racing green, Canada import, 2 ejere, nye dæk og trådhjul, rustfri udstødning, nyt læderindtræk og ny kaleche (brun). Hele bilen er i meget fin stand. prisen er nysynet på dk plader (Århus). Pris kr. 120.000. Ronald Dijkstra, tlf. 22381650

Chevrolet Impala 1961, bilen er synet i 2006 på 8 års syn, men trænger til en renovering, billeder kan ses på www.ditlevauto.dk. Pris kr. 34.900. Ditlev Auto, tlf. 98887310

Volvo 142 Deluxe 1972, km 150.000, lysegrøn, nysynet og nylakeret, super-skøn gennemrenoveret bil, meget fin stand, nye bremsekloster, bærekugler, støddæmpere, udstødning, forrude, sidespejle, udstødning og fjedre, anhængertræk. Pris kr. 30.000. Jens Lauridsen, tlf. 27253470

MGB 1970 roadster. Grøn, med overdrive, ej restaureret. Kører godt. Veteranbilstatus - 6 år til syn. Trænger til lakering og evt. nyt interiør. Pris kr. 77.000. Susanne Christensen, tlf. 49217790

Willys Overland Six 1931, 4.dørs sedan. Skal restaureres. Motor går perfekt. Pris kr. 19.000. Vagn Nielsen, tlf. 97468898

Mazda Rx-3 1973 som restaureringsprojekt sælges. Bilen står totalt adskilt og lige til at gå til. Masser af reservedele medfølger. F.eks. Mazda Rx-2 12A motor, som aldrig har været monteret i en bil, men kun brugt i prøvestand og kørt max. 20 timer, har aldrig været skilt ad + 5 trins gearkasse. Ny bagklap + 2 nye døre inkl. Nye lister, nye paneler samt andre pladedele, nyt styretøj, nye støddæmpere, ekstra stue, ekstra døre m.m., 13" alufølge. Billeder af bil og motor kan ses på <http://www.wankel.dk> under gallery. Sælges pga. tidmangel. Prisinde 25.000 kr. Kun seriøse henvendelser på E-mail: jens@wankel.dk. Jens Pedersen, tlf. 62224080

Cadillac DeVille 1967 coupe. Lige hjemkommet fra USA - helt utrolig velholdt og rustfri - står og kører som

ny med aut.gear – elruder -elsæder m.m. Skal ses og prøves.. Pris kr. 135000. Edigil Andersen, tlf. 87486000

Rover 75 1957, Bilen kan starte og kører godt. Har været i Danmark fra ny. Al rust lavet af ældre, dygtig pladesmed. Helt nye lædersæder og kabine, samt al træværk fornyet. Bilen skal males og færdigsamles. Der medfølger desuden en ekstra komplet (rusten) reservedelsbil. Pris kr. 49.000. Billeder kan emailes. Kenneth de Silva, tlf. 40149436

Triumph TR 6 2,5 1970, British racing green med 5-trins gearkasse fra TR7, 3stk Weber, sportknast, højere kompression, ca. 180 hk, utrolig god lyd, bilen er totalrenoveret i 90'erne. Nysynet veteranbil + afgift. billeder kan mailes. Bliver kun mere værd med tiden.. Pris kr. 158.000 kr. Henning Madsen, tlf. 20987172

Renault 16 TS 1965, bilen er rusten og egner sig fortrinsvis til reservedele. God motor. Pris kr. 1.000. Finn Vangsgaard, tlf. 65361383

DELE TIL BILER SÆLGES

Mascot 1959-1964. Dele sælges, fra kr. 20. Ole Hansen, Brande, tlf. 96420142 – 30270052

Reservedele til **Ford A, Chevrolet** 1931 mm. For/baglygter, glas til lygterne, flere modeller, horn, kuffert, vinduesviskere, topstykke til Ford A, fælge og stenslagsgitter til Chevrolet og meget mere sælges. Erik Mouridsen, Virkensbjerg 26, 5250 Odense SV, tlf. 66175270

MGA: 2 forskærme, 2 bagskærme, glasfiber, kr. 1.500. **MG Midget**: Le Mans front 1.800, Bermuda hardtop, kr. 1.500, v. dør 500, træktojs 500, ny hvid kaleche 1.000. **Morgan**: Inder-skærme, nye, 2.500. Flemming Høyer Andersen, Jernbane-gade 2014690 Haslv, tlf. 56312006

Dæk, 5.25/5, 50-18, kørt få hundrede km. **Lloyd Alexander**. Diverse dele sælges, motor, forskærme, døre, forsæder, samt mange andre dele. Eigil Thomasen, Fugledalen 16, 4000 Roskilde, tlf. 46361947

Bagagekuffert. Org. ca. 1920-30. Stor (til amerikanerbil?). Bagagebærer kan evt. medfølge. John Jørgensen, Firkløvervej 6, 5270 Odense N, tlf. 66181212 – 22316811

Til **FIAT 128** coupe & 3 p: 1 ny tandstang, kr. 1.200. Til **FIAT 124** sports-coupe & spider: 1 ny vandpumpe, kr. 400. Til **Kadett B**: 1 sæt nye forr. bremsebakker, kr. 250. 1 sæt bagerste do, kr. 200. 1 nyt nederste bagpanel, kr. 100. Til **FIAT 500** og **126**: 2 nye bagbremsetromler, kr. 250 stk. Til **FIAT 126** 1972-75: 1 sæt nye bremsebakker, kr. 100. Til **Opel Manta** og **Ascona A**: 1 ny tandstang, kr. 1.500. 1 sæt bremsebakker, kr. 250. Til **Cortina Mk I**: 1 fin forbro, kr. 600. Baglygteglasdele à kr. 30. Thorleif Tofte Hansen, Mønvej 49, Ammendrup, 4720 Præstø, tlf. 55996119

Austin A40 Somersset. Div. dele, næsten alt haves, sælges meget billigt. Jørgen Mosegaard Andreasen, Ogstrupgårdsvej 13, Mejlbj, 8530 Hjorts-høj, tlf. 86998414 – 22991474

Toppakninger til **Pontiac** 1926-32. **Chevrolet** 4- og 6-cyl. indtil 1940 samt mange andre. Kølerfigurer til **Chevrolet** 1931-35, **Cadillac/LaSalle** 1929-32. H. P. Nielsen, tlf., 40148037

Austin 7. Stort lager af reservedele. Ring for nærmere eller besøg vor hjemmeside. www.123hjemmeside.dk/austin-7parts Ole Troen 7000 Fredericia, tlf. 75943494 – fax 75943394 troline@mail.dk

VW 1200 1958 til 1964 forrude plan – sideruder i bag – bagrude buet. **1302/03** H + forskærme + benzintank. **Ford Escort 2** – h + v forskærme. **FIAT 600** – h + v forskærme – komplet bagskærm – baglygter – f. blink-

lygter. Andre reservedele bare spørg – alle dele er nye. Tlf. 75132852 norgesgade@esenet.dk

Cadillac & LaSalle 1930 til ca. 1970. Flere tusinde dele + ekstraudstyr mm. Tlf. 62624520

Citroën B2, B10 ell. B12? 1921-1926 køler m. kappe sælges. Claus Gottlieb, tlf. 45891155

DELE TIL BILER KØBES

Hjulkapsler til **Austin Maxi**, 2 stk. Carsten Hansen, Odensevej 21, 4700 Næstved, tlf. 55732037

Trådhjul 19" og 20" som dem på Hudson'en i VT 363. Peter Hass, tlf. 56578576 & 25854176

Ford V6 2.8 motor med karburator købes. Ole Olsen, Harboesvej 12, 3100 Hornhæk, tlf. 49701352

2 stk. **SU 2" HD8** karburatorer i god stand købes. Verner Grebart, Forårsvej 20, 2920 Charlottenlund, tlf. aften 39631034, dag 35424344 grebart@worldonline.dk

Ford Transit V4 benzinmotor 1972. Tlf. 22169147 – 47536058

Til **Hillman Minx** 1960 købes 4 hjulkapsler og salgsbrochure. Tlf. 40148037

Lucas baglygter til **Mini Mk 2** og **Clubman** købes. Kun nye har interesse. Også kofangerdele for + bag og andet nyt krom, evt. andet BMC. Tlf. 51304698

1950 **DK skilt** søges af typen med lys i 6/12 v. Skiltet er ovalt i krom ramme, sort baggrund med hvidt DK lys kommer i baggrunden fra lille sprække eller lignende søges. Morten Gadegaard, tlf. 61462417

Snapsehaner til biler købes. Også defekte eller dele. O. E. Riisager, tlf. 45891148 ole.emil.riisager@tdcadsl.dk

MOTORCYKLER SÆLGES

Yamaha SX 2 1971, Cyklen står helt original, lavt km tal næsten som ny, men uden papirer. Pris kr. 11.000. Vagn Nielsen, tlf. 97468898

Knallerter til restaurering sælges. Tlf. 75132852 norgesgade@esenet.dk

MC KØBES

Mc 1950-1960, mc/scooter med original "papegøje" nummerplade søges til samling. Ring /mail med emne. Pris kr. 1. Morten Gadegaard, tlf. 61462417

DIVERSE

Gode og tørre **garager** til leje i Glostrup, Frederiksberg, Hellerup og Lyngby. GS Ejendomme, tlf. 40370156 jw@gsejendomme.dk

Drejebænk, **Vesuv Prince VD 100**. Pæn og velholdt. Nortonkasse – pris-mevanger. Pinolhøjde over vanger 100 mm, pinolhøjde over forkrobling 300 mm, pinolafstand 500 mm. Ny centerpatron. Ingen stativ. Kr. 7.800. Niels Weitemeyer, Gl. Kattrupvej 53, 8732 Hovedgård, tlf. 75661366

Drejebænk – antik udgave som virker udmærket fra gammelt nedlagt autoværksted. Kan ses i gang. Tlf. 20213803 (ejereren)

Dozer til opretning med undervognsklør og stort Bahco tryksæt sælges. Tlf. 40148037

Godt, tørt lokale med gode tilkørselsforhold, velegnet til **opbevaring** af op til 25 veteranbiler. Udlejes fra 01.01.07 kr. 2.400 + moms pr. bil pr. år. Tlf. 20407240 niels@limousinen.dk

1 stk. **sikmaskine**. Tlf. 62624520

Jeg er interesseret i at finde ejeren af en ostebutik som lå på Østerbrogade



i 1988-90. Butikken hed Le Guf og han hed vistnok Allan Jensen og boede i Ålsgårde tæt ved Hornbæk. Er der nogen der kender ham? Jeg vil også gerne høre fra nogen der kender til Margit Brandts **Mini** 1973, bygget af Wood & Pickett, London. Billeder (kopi), historier mm.

Jens Christian Lillelund, Topsejlet 52, 3070 Snekkersten, tlf. 49225429 - 51304698

Camplet på originale emaljenummerplader, 2 stk. sælges, 1 stk. på gule plader, 1 stk. på sorte plader. Pris 6000/3000 begge i original stand klar til brug. Billeder kan mailes . Morten Gadegaard, tlf. 61462417

Gammel kuffert med udskæring i bunden til reservehjul, flotte beslag, passer til et smalt karrosseri idet der er udskæringer til bagskærmene, kr. 3.000. Mange dele til Ford A, f. eks. motorer, skærme, bremsetromler, startere, dynamoer, og meget mere, ring og hør nærmere. Kristian Sigaard, tlf. 75245497

En del specialværktøj til GM biler, pris 200 kr.. Vagn Nielsen, tlf. 97468898

Aflåst garage til leje i København K. Ved Kgs. Have/Gothersgade/ St.Kongensgade. Ledig nu. 2.000 kr/md. Peter Larsen, peter@bestprice.dk tlf: 33159060

AUTOMOBILIA

Bilbrochurer, ca. 1.000 forskellige fra perioden 1915 til 1999 – mange meget sjældne – bl. a. Volkswagen 1938, Austin 10, Rolls-Royce, Jaguar, Volvo, Buick, Chevrolet, Ford, BMW, Humber m.m.m. Sælges samlet eller enkeltvis – ring og spørg om vi har det du søger. **KDAK færdselstavle nr. 3** med cyklister, og en i halv størrelse med Ford T og hestevogn. Begge i nogenlunde pæn stand. Tlf. 45814466

Instruktionsbøger til: **Ford Cortina Mk I, Thames Freighter Transit** 1965-78 o.m.a. Ring for info. Kr. 75 pr. stk. Thorleif Tofte Hansen, Mønvej 49, Ammendrup, 4720 Præstø, tlf. 55996119

NSU Prinz 1 – 2 – 3 – 4L – 1000 – 1200 – reservedelskataloger, brochurer + andre bøger, sælges gerne samlet. Tlf. 75132852 norgesgade@esenet.dk

Cadillac shop manual: 1940, 1946, 1951, 1953, 1958, 1959 m. fl. + instruktionsbøger, salgsbrochurer og meget mere. C + mange instruktionsbøger til US biler 1930'erne og 1950'erne. Tlf. 62624520

Veteran Tidende, ca. 100 stk. fra de seneste 8 år sælges kr. 300 eller gives væk til nyt medlem. Ca. 100 stk. engelske bilblade ligeledes fra de seneste 8 år: kr. 200. Håndbog: **Hillman Super Minx** 1964 samt kølergrill, dynamo og starter. Kr. 600. Håndbog: **Centurion** kampvogn, Meteor M4B V12 motor, kr. 200. Klubblade: The Riley Register, kun førkrigs Riley. Mange årgange. Kr. 600. Klubblade: The Vintage Sports Car Club (VSCC). Supergodt klubblad, mindst 15 årgange. Kr. 750. Løbsnumre til racer-biler: sorte tal på rund hvid bund, 13 stk. henholdsvis 4, 14, 24, 7, 18. Kr. 150. Diverse gamle Bosch plakater, reproduktioner, 7 stk. kr. 100. Henv. Henrik Schou-Nielsen Tel: 40 110 110 eller e-mail dc3@mail.dk. Henrik Schou-nielsen, tlf. 40110110

The Motor engelsk blad fra 27 oktober 1954, 186 sider med spændende indhold. **B.S.A.** org. instruktionsbog til model M årgang 1938, samt 4,98 h.p. OHV og 9,86 h.p. SV twin årgang 1934..

Bjarne Klembo Nielsen, tlf. 59502552

TIL SALG



NSU Max 1956. Renoveret og meget fin stand. Pris 28.000. Eigil Thomasen, Fugledalen 16, 4000 Roskilde, tlf. 46361947

TIL SALG



CHRYSLER NEW YORKER 1948 2-dørs. 100 % original. Perfekt krom, lak og interiør. Række 8 motor. Fluidrive. Pris 225.000 kr. S. Pedersen København K Tlf. 28405161

KØBES



Recaro nakkestøtte som på billedet, alt har interesse, stof eller læder, gerne hel stol. Købes også: **Lucas 5"** forlygter til løs pære, nye eller brugte. Og hvilken bil er trækrudden på det andet billede til? Flere billeder på www.showcars.dk Tlf. 51304698

Kørejakker til sportsvognen

Den engelske bombermodel i ægte rulam
Normalpris kr. 3.000
Vores pris kr. 2.000

Vi fører også kørehjelme, handsker, briller og halskraver

B. Overgaard Skind & Tøj

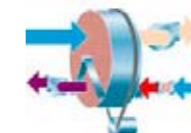
Storegade 36, Assens, 9550 Mariager
Tlf. 98 58 30 75

Sorptionsaffugtning af garager



- Forhindrer rustdannelse
- Forhindrer fugtskader på interiør og elektronik
- Opvarmning unødvendig
- Besparelse på 75% i forhold til opvarmning

Munters
- specialister i affugtning
Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk



BETALINGSSERVICE
- det nemmeste i verden

Tilmelding til Betalingsservice

Dansk Veteranbil Klub

Navn

Adresse

Postnr.By

Land

CPR-nr.

Reg.nr.

Konto nr.

DVK medlemsnr.

PBS-nr.

Deb.grp.nr.

Sendes til egen bank, eller til
Dansk Veteranbil Klub, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

GRATIS ANNONCER for klassikere og veteraner



Bringer købere og sælgere sammen
- i alt til klassikere og veteraner -

Biler - motorcykler - knallerter - scootere - lastbiler
traktorer - redskaber - stationære motorer
reserve dele - automobilia - værktøj - litteratur

www.veteranposten.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

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 e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	608 kr.	339 kr.	523 kr.
100.000 kr.	860 kr.	458 kr.	745 kr.
150.000 kr.	1.022 kr.	620 kr.	867 kr.
200.000 kr.	1.131 kr.	753 kr.	943 kr.
250.000 kr.	1.362 kr.	926 kr.	1.130 kr.
300.000 kr.	1.519 kr.	1.071 kr.	1.251 kr.

Vintage biler årgang 1951 - 1970

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	676 kr.	377 kr.	581 kr.
100.000 kr.	956 kr.	509 kr.	828 kr.
150.000 kr.	1.135 kr.	689 kr.	963 kr.
200.000 kr.	1.257 kr.	837 kr.	1.048 kr.
250.000 kr.	1.513 kr.	1.029 kr.	1.256 kr.
300.000 kr.	1.688 kr.	1.190 kr.	1.390 kr.

Klassiske biler årgang 1971 - 1981

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.766 kr.	897 kr.	1.542 kr.
50.000 kr.	2.235 kr.	1.077 kr.	1.965 kr.
100.000 kr.	2.595 kr.	1.496 kr.	2.221 kr.
150.000 kr.	3.088 kr.	1.855 kr.	2.624 kr.
200.000 kr.	3.571 kr.	2.212 kr.	3.016 kr.
250.000 kr.	4.122 kr.	2.603 kr.	3.471 kr.
300.000 kr.	4.696 kr.	2.992 kr.	3.949 kr.

Helårige præmier
for 2006



Veteran
Forsikringsklubben

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum
Tlf. 4556 5610 (10 - 13) - Fax 4556 5611
E-mail: kontor@veteranbilklub.dk

Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1970

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Ansvar	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	595 kr.	206 kr.	419 kr.	498 kr.
100.000 kr.	835 kr.	206 kr.	419 kr.	678 kr.
150.000 kr.	1.193 kr.	206 kr.	419 kr.	946 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1971 - 1981

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Ansvar	Stilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.382 kr.	663 kr.	599 kr.	1.202 kr.
50.000 kr.	1.740 kr.	663 kr.	837 kr.	1.471 kr.
75.000 kr.	2.458 kr.	663 kr.	1.077 kr.	2.009 kr.

Vinterstilstand

* Vinterstilstand dækker alene skader som følge af brand, tyveri og hærværk sket i perioden 16. november til 14. marts.

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

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

Maskinel Magasinpost
ID nr. 42123

Afsender:
Postboks 7777
7000 Fredericia

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst 4556 5610



DANMARK

PP