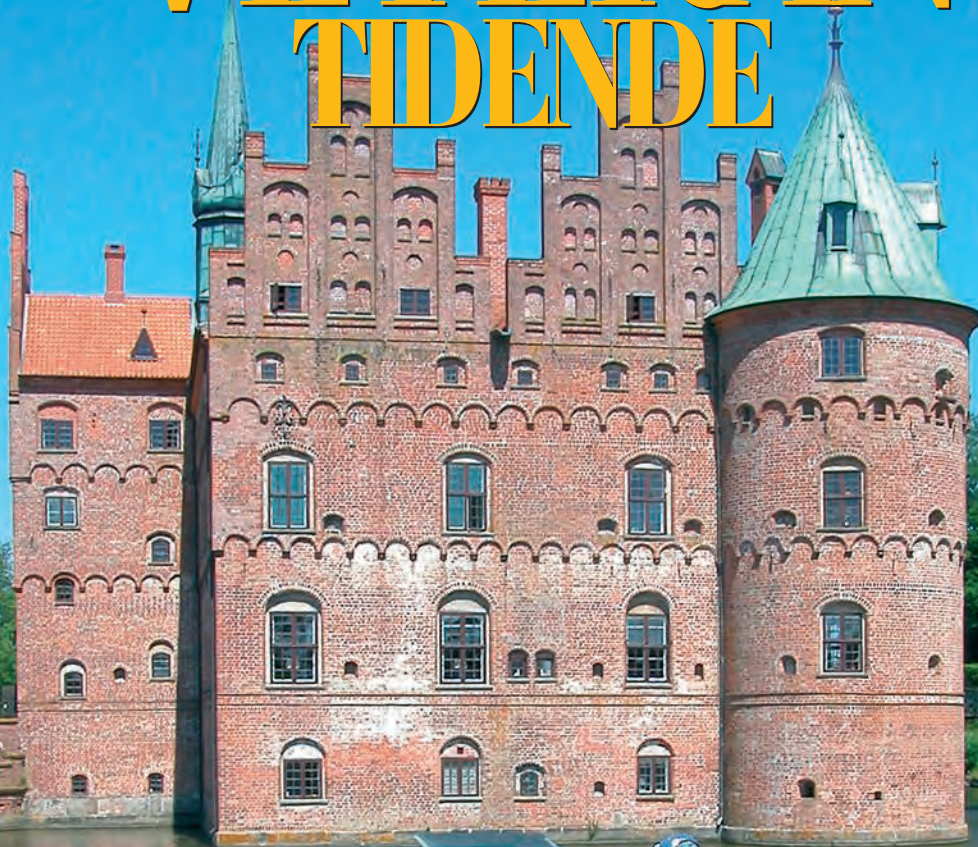


VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



42. udgave - November 2002 - VT-nummer 317

**Dansk Veteranbil Klub**
Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå

Telefon 4914 5906
Telefax hele døgnet: 4914 1114
Giro: 600-4253
Administrator: Dorthe Thies
Telefontid kl. 10-13
e-mail: dvk@vip.cybercity.dk
www.veteranbil.dk

Bestyrelsen

Formand:
(Medlemspleje, vedtægter, kontakt til VFk, DIM & VT)
Peter Lovstrøm Sørensen
Enghavevej 131, Gårslev
7080 Børkop, 75 86 95 10
67mustang@vip.cybercity.dk

Næstformand:
(Bibliotek, PR, Registre & Sektioner)
Claus Frausing
Højbuens 26
2730 Herlev, 44 53 87 00
claus.frausing@mail.dk

Kasserer:
(Bogføring, budget)
Henrik Thostrup
Birkevænget 16
2880 Bagsværd, 44 44 56 19
henrik.thostrup@teliamail.dk

Sekreter:
(Hjemmeside, IT, protokol, kontakt til MhS)
Bo Odegaard
Høstbuen 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo@mobil.dk

(Udstillinger, klubartikler)
Bent Friis
Søbakkens 29
7000 Fredericia, 75 94 09 97
bentfriis@orangenet.dk

(Mødesteder)
Frits B. Johansen
Sjellerupvej 48
6430 Nordborg, 74 45 94 50
familien.johansen@e-box.dk

(Løb & arrangementer, klubkontor, Swift)
Kaj Dyring Larsen
Hyldegårds Tværvæg 1
2920 Charlottenlund, 39 90 42 40
kaj@larsen.dk

Henning Kjeldgaard Knudsen
Holstebrovej 17
6971 Spjald, 97 38 12 64
hkknudsen@orangenet.dk

Registre

Rover:
Henning Helmer - 4919 2700

Morris:
Willibald Farbmacher - 4914 5167

Fiat:
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Fiat - Efterkrigs:
Asbjørn Funder - 4777 7774

Renault:
Anker Krarup - 6611 4314

Opel:
Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237

Sektioner

Ford V8:
Birger Blakø - 3294 9397

M.G.:
Henning Andersen - 38 79 51 79

Peugeot:
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab:
Svend Draaby - 38 71 39 02

Køreselskab Fyn:
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

Køreselskab Vest:
Erik Hougaard - 75 83 00 49

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

Ford T:
Jon Friis Wandall - 63 90 70 40

Ferdinand Porsche:
Claus Neble - 2253 5550

American Automobiles:
Peter Lovstrøm Sørensen - 75 86 95 10

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

København og Nordsjælland
Claus E. Neble
Fuglebakkevej 1
2000 Frederiksberg -22 53 55 50

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 54 70 03 58

Fyn
John Jørgensen - 66 18 12 12

Jylland
Frits B. Johansen - 74 45 94 50

Modesteder og mødestedsansvarlige

Nordsjælland
Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå
Claus Neble, 2253 5550
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midtsjælland:
Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted
"Steffensgård"
Kontakt: Preben Boisen, 57525040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:
Nygade 3, Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Nygade 3, 4672 Klippinge

Fyn:
Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Kontakt: John Jørgensen, 66181212
Firklovervej 6, 5270 Odense N

Østjylland:
Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Arne Jespersen, tlf. 86985504
Kaj Munkholm, 86221975
Kådhøjvej 12,
8530 Hjortshøj

Midtjylland-Vesterhede
Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321
Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

Vestjylland-Spjald
Højgård, Holstebrovej 17, Spjald
Kontakt: Henning Knudsen, 97381264
Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, Rødekro
Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450
Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle, Børkop
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted

Bibliotek

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

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

Revision

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

FIVA

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

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.
Oplag: 4800

Ansvarshavende redaktør:
Ole Emil Riisager DJF
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 4589 1148
e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk

Bladteknisk redaktør:
Ole Callesen • 7456 1611
Fax: 7456 3611
e-mail: oc.aller@grafisk.dk

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

I redaktionen desuden:
Svend Carstensen
E.W. Neesgaard
Hans Pedersen
Leif Gr. Thomsen

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 20. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprojektere.

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.

Lay-out, sats og tryk

Ole Callesen
Skovhusevej 7, Aller
6070 Christiansfeld • 7456 1611
e-mail: oc.aller@grafisk.dk

Forsiden: Mercedes Benz 230 SV 1938

Foto: Ole Callesen

Næste Veteran Tidende udkommer uge 50 2002

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Copenhagen Harbour Open	30
Fotografier og tekst	4	Læserbreve	32
Nøgleringe	4	MhS nyhedsbrev	34
Ford V8 klub	5	Nostalgiske smøremidler	35
Klubaktiviteter	6	Sven Brasch og bilerne	36
Rom - København	8	Thunderbird træf i Kværkeby	38
Månedens køretøj	12	Thunderbirdens glansperiode	39
Egeskov Veteranmuseum	16	Bare for et syns skyld	40
Sommer og efterår	20	Alpes retro 2002	41
Læserbreve	29	Boganmeldelse	42
		Køb/salg	44



MØDER

November

14. 19.30 Rødekro. Besøg på Enstedværket. Tilmeldingsfristen er overskredet.
 14. 19.30 Børkop. Klubmøde.
 19. Kværkeby. Rolf Poulsen om modelbiler. Se Klubaktiviteter.
 21. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 21. 19.00 Nivå. Virksomhedsbesøg hos bilmaler i Ballerup. Se Klubaktiviteter.
 25. 19.00 Vesterhede. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.
 26. 19.00 Klippinge. Klubmøde. Jørgen Busch om tændingsanlæg.
 26. 19.30 Egeskov. Julefrokost, bemærk kl. 19.00. Tilmeldingsfristen er udløbet.
 28. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, Hillerød.
 Tilmelding senest 25. nov. på tlf. 48240123.

December

3. 19.00 Ristrup. Julefrokost. Bemærk tidspunktet. Tilmelding se Klubaktiviteter.
 5. 19.30 Nivå. Klubmøde.
 12. 19.30 Rødekro. Julefrokost. Tilmelding se Klubaktiviteter.
 12. 19.30 Børkop. Juleafslutning.
 14. 19.00 Spjald. Julefrokost. Tilmelding se Klubaktiviteter.
 17. Kværkeby. Juleafslutning. Tilmelding se Klubaktiviteter.
 19. 19.00 Nivå. Julefrokost. Foregår i Farum. Se Klubaktiviteter.

Januar

2. 19.30 Nivå. Teoriprøve. Se Klubaktiviteter.
 7. 19.00 Ristrup. Besøg på Højbjerg Maskinfabrik. Se Klubaktiviteter.
 27. 19.00 Vesterhede. Klubaften med besøg af bestyrelsen.
 30. 19.00 Morris-møde for Morris-mænd hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, Bjæverskov. Tilmelding senest 27. jan. på tlf. 43452301.

Februar

27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Torben Valerius.
 Sted oplyses ved tilmelding senest 25. feb. på tlf. 22535550.

Marts

27. 19.00 Morrismøde for Morrismænd hos Tommy Mørck.
 Tilmelding senest 24. marts på tlf. 48181813.

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Løb og begivenheder i udlandet

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

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige står for - se www.mhrf.se/id12_evenemangskalender.htm

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa - eller hvad med Sydamerika eller Indien? Besøg FIVA's hjemmeside, www.fiva.org og se under Events. Der er samtlige årets både A- og B-events.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kan have interesse for andre, send venligst oplysning til sat@egd.dk



FOTOGRAFIER - og TEKST

Veteran Tidende er meget glad for at modtage fotografier fra løb og arrangementer. Vi kan bedst bruge gode aftryk af almindelige fotografier. Få helst filmen fremkaldt og kopieret i bedste kvalitet på en af de store anstalter. Det går ikke altid lige godt på den maskine den lokale fotohandler har stående i butikken (der er undtagelser).

Vi kan også bruge digitale fotografier, men i så fald: aftal nærmere om hvordan vi får dem. Send dem ikke på skærm til os uden udtrykkelig aftale. Sender du på CD Rom så aftal også på forhånd opløsningsgrad.

Vi kan IKKE bruge udprintninger af digitale fotografier, de er næsten aldrig gode nok til reproduktion i Veteran Tidende, og vi går kun i lag med dem i yderste nødstilfælde.

Sender du tekst er det nemmest for os hvis vi får det som en vedhæftet Word-fil på e-mail. Men ellers kan alt bruges: diskette, CD-Rom, maskinskrevet, håndskrevet. Og blæs på alt med stavning og tegnsætning, det ordner den store kødmaskine.

Runer og gotisk skrift er vi ikke så glade for. Vi er ikke afvisende over for forslag til layout, men kan ikke bruge en færdig udprintning med tekst og billeder.



Forskellige ting med Dansk Veteranbil Klubs bomærke på er nu under forberedelse – T-shirts med meget mere. Allerede nu foreligger en nøglering. Prisen er 25 kroner og den vil kunne købes på mødestederne.



- Søde Dorte. Lås nu op, så skal jeg aldrig mere sige noget om kvinder og lav tænding!

Ford V8 Klub Danmark

Vi nåede ganske kort at oplyse om stiftelsen af Ford V8 Klub Danmark i sidste blad. Nu kan vi uddybe det:

Klubben henvender sig til ejere af Ford, Lincoln og Mercury med sideventilet V-motor, årgangene 1932 til 53. Ved bekendtgørelse i forskellige blade og personlig henvendelse til ca. 80 kendte ejere af disse vogne var der indkaldt til stiftende generalforsamling, som blev holdt i Dansk Ford A Klubs lokaler i Glostrup. Der mødte 16 fra Sjælland og en fra Jylland. 23 har tilkendegivet interesse for at være medlem, fordelt med 14 på Sjælland, 2 fra Fyn og 7 fra Jylland.

Bestyrelsen konstituerede sig med Svend Draaby som formand, Kim Høier som kasserer og Birger Blakø som sekretær.

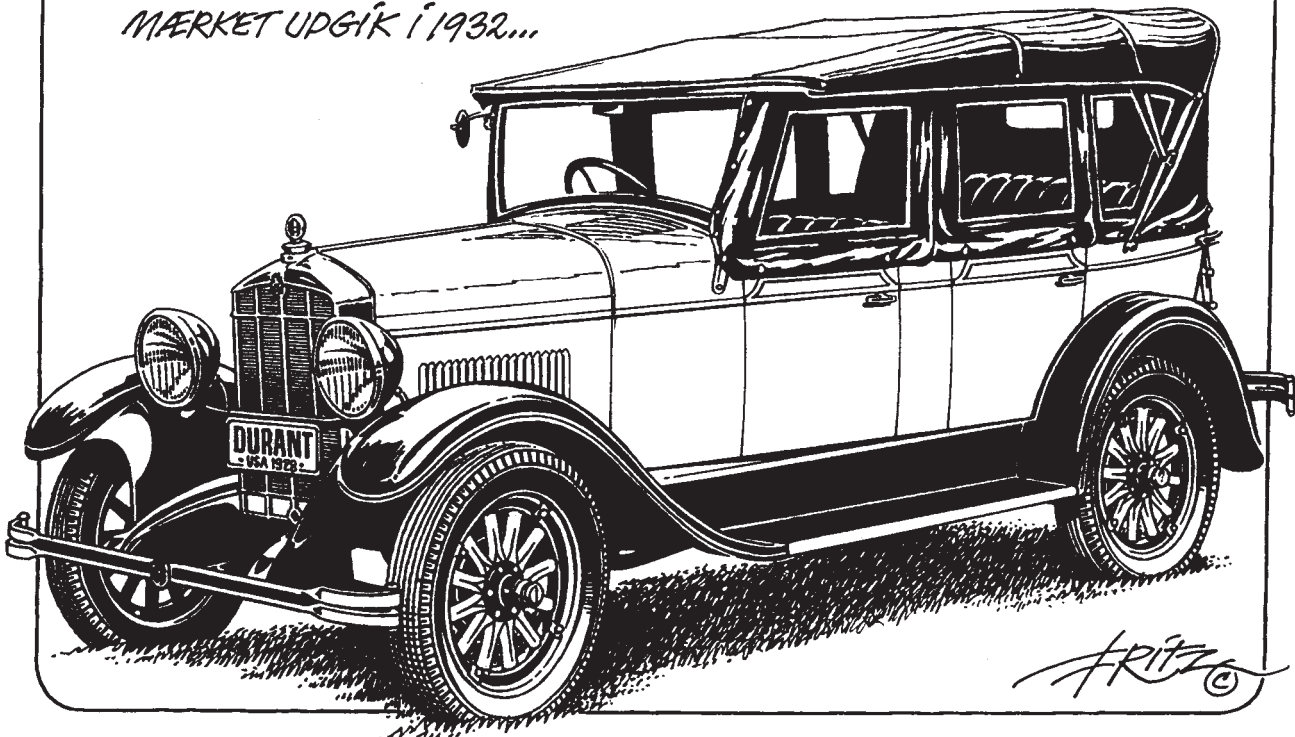
Når fødselsvanskelighederne er ovre er det tanken at udgive et simpelt blad 2 til 4 gange om året (Veteran Tidendes spalter står selvfølgelig også åbne for klubben. Red.). Til bladarbejdet stiller Birger Blakø sig til rådighed. Efterhånden bliver der møder rundt om i landet.

Der var på mødet stor tilslutning til at klubben kommer til at virke inden for DVK's rammer, som skitseret af Claus Frausing for to numre siden. Fordele vil være mange, blandt andet at man kan benytte klublokaler og bibliotek. Medlemskab af Ford V8 klubben vil ikke være betinget af at man også er medlem af DVK. Men kontingentet bliver forskelligt, så fælles medlemmer betaler kr. 150 om året, og de der ikke er medlem af DVK betaler 190.

Mødet drøftede formidling af reserverede, og der var enighed om at sætte emnet i bero til man ser hvordan det kommer til at gå med klubben.

I mange år har Skandinavisk Ford V8 Træf gået på skift mellem Norge, Sverige og Danmark. I 2003 bliver det Danmark, træffet bliver i Svendborg 6. til 8. juni. Der kommer nærmere besked i januar-nummeret af Veteran Tidende. Arrangementet bliver åbent for alle med de nævnte køretøjer, uanset klub-tilhørsforhold.

DURANT VAR ET AF DE MANGE MÆRKER DER INDGÅR I WILLIAM C. DURANTS AUTOMOBILIMPERIUM Gennem TYVERNE DENNE 6-CYLINDREDE DURANT TOURING ER FRA 1928/29. MÆRKET UDGÅR I 1932...



**FYN EGESKOV**

Alle er velkomne til vores klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til gods-kontoret og vores klublokaler.

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

Tirsdag den 26. november kl. 19.00 - bemærk klokkeslæt - Julefrokost. Tilmeldingsfristen er udløbet.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Torsdag den 14. november kl. 19.30. Denne aften besøger vi Enstedværket. Tilmelding senest 1. november til Frits Johansen på tlf. 74459450.

Torsdag den 11. december kl. 19.30. Julefrokost i klubhuset. Tag en lille sjov pakke med til vort bankospil. Tilmelding senest 1. december til Frits Johansen på tlf. 74459450.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

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. Tirsdag den 3. december kl. 19.00 julefrokost (bemærk tidspunktet). Den vil blive holdt under samme hyggelige former som tidligere år. Tilmelding nødvendig til en af nedenstående.

Tirsdag den 7. januar kl. 19.00 besøger vi Højbjerg Maskinfabrik, Oddervej 200, som blev grundlagt i 1945 og i dag beskæftiger ca. 600 mand. Produktionen er i gang under besøget,

så man kan se hvordan en mobilkran bliver til. Der slutes af med kaffe i kantinen. Tilmelding nødvendig til Kaj Munkholm.

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

ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

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

På klubmødet 24. september var det muligt at stille spørgsmål, og Jørgen Sjøntoft og Claus Neble kom virkelig på arbejde. Spørgelysten var stor og spørgsmålene svære, men alt blev klarret. Emnerne gav Jørgen Busch lyst til at uddybe, så på klubmødet 26. november vil han gennemgå principperne for tændingsanlæg med demonstration af elektronisk tænding. Derefter kommer karburering, især SU/ Stromberg, principper og justering.

Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJYLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 19. november får vi besøg af Rolf Poulsen fra Skandinavisk Modeltrafik. Firmaet importerer og sælger modelbiler en gros.

Tirsdag den 17. december afslutning på 2002 med julefrokost og lidt underholdning som tidligere år. NB husk tilmelding (først til mølle) i klublokalet i Kværkeby eller på tlf. Max 100 personer. Damer er velkomne. Pris pr. person kr. 75.-.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 når ikke andet er skrevet.

14. november. Klubmøde.

12. december. Juleafslutning, bemærk tidspunkt.

Er der nogen som har gode ideer til

gæster eller besøg i vintersæsonen, så sig frem nu.

Og lidt langtidsplanlægning. Lørdag den 3. maj 2003 holder Rømø MC Klub forårsmønstring. Gennem Erik Hougaard er vi indbudt til at komme i vore biler og på motorcykler. Sæt et mærke i kalenderen, så behøver man jo ikke at have fødselsdag den dag eller planlægge andre store begivenheder.

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.

Ved mødet 26. oktober var vi i Vorbasse. Bent Højvang og Jørgen Laursen havde hver sin Singer stående i hobbyværkstedet, hvor der var mindst 20 grader. Bents Singer er en topersoners Nine roadster fra 1939 og Jørgen Laursens en 2-dørs lukket Bantam fra 1937 med soltag. Bent havde desuden en Charron fra 1924 under restaureering. Det er en sjov lille bil med højrestyring og kun dør i venstre side, ligner meget en lille Citroën. Vi diskuterede meget hvor den kommer fra, mærket synes at være blevet lavet både i Frankrig og England, den her skulle være engelsk (og alle havde ret, det er et fransk mærke, men på det tidspunkt også licensfremstillet i England. Red.)

Skønt vi var 15 mødt kunne vi ikke spise os igennem alle de gode sandwiches og den gode kage, som Bents kone diskede op med.

Der er julefrokost mandag den 25. november kl. 19.00. Eftersyn af værksted og lager fra kl. 18.

Mandag den 27. januar kl. 19.00 klubaften med besøg af bestyrelsen.

Husk tilmelding til møderne i Vesterhede mindst en uge før = brød til kaffen, til Ove Iversen på tlf. 75339321.

Venlig hilsen
Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Anton Sørensen skriver: Ved klubmø-



det i Spjald 19. september var vi en dejlig stor flok samlet. Først så vi Hennings biler, som virkelig er fine. Han har en Ford A roadster med svigemor-klap fra 1929, en Ford A sedan fra 1931 (har kørt med mange brudepar), en Ford V8 Fordor sedan fra 1937, højrestyret, som er under restaurering. I garagen står også en gammel hestevogn. Nogle af deltagerne var kommet i deres gamle køretøjer, bl.a. Anneberg i hans Austin lastvogn fra 1946 og Brogård på Sunbeam motorcykel fra 1952. Efter at have set på de fine køretøjer gik vi ind i klublokalet, hvor Henning bød velkommen til 3 ny medlemmer fra Vestjylland og til bestyrelsesmedlemmerne Henrik Thorstrup, Bo Ødegård og Kaj Dyring Larsen, som havde taget turen herover fra Sjælland. Snakken gik livligt, og mange ting blev drøftet. Sjællænderne undrede sig over vores gode kaffe og spurgte om vi altid spiste så fint, og det gør vi altså.

Vi var 7 der blev enige om at køre til den gamle smedje i Janderup mandag den 23. september, hvor Vesterhede havde møde. Vi så alle hans mini motorer, som virkelig var fint lavet, igen en god aften.

Fredag den 14. december kl., 19.00: Julefrokost. Tilmelding senest 8 dage før.

Med venlig hilsen
Henning Knudsen

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NIVÅ

Møderne i Nivå er den første torsdag i hver måned kl. 19.30 - kom i gammelt køretøj!

Torsdag den 21. november virksomhedsbesøg kl. 19.00 hos firmaet Brødrene Elkjærs Autolakering i Ballerup. Adressen er Energivej 28. Begrænset deltagertal, derfor tilmelding hos Dorthe Thies på kontoret, tlf. 49145906. Så er det tid til at melde sig til julefrokosten. Datoen bliver torsdag den 19. december kl. 19.00, dørene bliver åbnet kl. 18.30.

Da vi bliver for mange til vores mødelokale i Nivå foregår det i Ellegården i Farum, hvor vi kan være op til 150. Det bliver cirka samme pris som sidste år, måske lidt over. Tilmelding til Dorthe Thies på kontoret i Nivå, se

Fynske sommerminder

Så blev det efterår og vi kan se tilbage på en dejlig sommer med nogle rigtig gode veteranture på Fyn.

Anne-Lise Gustafsson stod for et Herregårds-løb, der startede på Brobygård. Vi kom rundt om Gelskov og Sandholt og sluttede på Arreskov. Der havde vi lov til at spise vores medbragte mad i parken. Det var en rigtig god tur, alle var enige om at det måtte Anne-Lise gerne gøre igen.

Første lørdag i august lavede Karen Friis Wandall i Ferritslev en tur som startede ved Ferritslev Brugs med jazzorkester og morgenkaffe, meget muntert og festligt. Turen gik ad små veje forbi Sanderumgård, hvor vi havde et lille ophold på gårdspladsen. Susanne Vind fortalte lidt om stedet og vi så en gavebod som er indrettet i den gamle herskabsstald. Derefter gik turen til Højby Brugs, hvor vi fik sandwich, øl og vand. Der var samlet rigtig mange mennesker og de gamle biler blev beundret og filmet, det var helt fantastisk. Så videre til Carl Niensens barndomshjem, hvor kusten fortalte om Carl Nielsen og vi så hus og have, meget interessant. Derefter til Nr. Lyndelse Brugs, hvor vi fik kaffe med kringle og småkager og bilerne blev beundret. Så tilbage til Ferritslev Brugs, og der var øl, vand og kaffe. Karen havde lavet nogle opgaver, som deltagerne skulle løse efter bedste evne. Der blev trukket lod blandt dem som havde flest rigtige svar. Det var en god tur, også for den del af deltagerne som ikke har så meget benzin i blodet men alligevel gerne kører med.

Vi håber at Karen vil gøre det store benarbejde igen til næste år.

Og så er vi nået til Robert Lindvigs Føtex-løb, det er meget populært. Føtex byder både på morgenkaffe og middag, og Roberts beskrivelse af ruten fra sted til sted kalder altid smilet frem.

Vi har deltaget i samtlige Føtex-løb og glæder os allerede til det næste. Tak til jer der lavede sommerens ture fra os der fik lov at være med.

Hilsen 2953 Arne Rasmussen

side 2. Så får du også den præcise pris. Senest mandag den 2. december. Efter den dato er der hermetisk lukket for tilmelding af hensyn til leverandører, frivillige hjælpere og personale. Klubben giver et tilskud ligesom sidste år, også til ledsager. Traditionen tro bliver der lotteri til dækning af løse udgifter, til udsmykning af borde og hjælp til opvask og rengøring. Vil nogen sponsore lidt præmier til lotteriet bedes de kontakte os pr. telefon.

Med venlig hilsen festudvalget, Kim Polte og Claus Neble.

Møde torsdag den 2. januar kl. 19.30. Hvis det er mange år siden du har taget kørekort og været til teori prøve har du en mulighed for at få en bedømmelse, der ligger tæt på en rigtig prøve. Har du spørgsmål er du velkommen til at samle dem sammen, så

vil aftenens kørelærer, Stig Friis Madssen, som også er medlem af DVK, besvare dem så godt han kan. Selve prøven varer ca. 30 min. og hvis der er stemning for det har han nok en ekstra prøve i baglommen. Der bliver desuden fortalt lidt om at gå til teori prøve i dag. Der er garanteret forskel fra dengang!

Til Ikeas 5 aftenløb har der i sæson 2002 i gennemsnit været 43 køretøjer. Det er rekord og viser med al tydelighed at det er en populær aftenfornøjelse for hele familien. Jeg siger tak for en god sæson sammen med mine fire fortræffelige medarrangører. Som altid: Uden de rigtige deltagere ville det ikke være så hyggeligt.

Venlig hilsen
Claus Neble

For 75 år siden:

Rom - København

på et 2-personers TRIANGEL buschassis

Af Uffe Mortensen

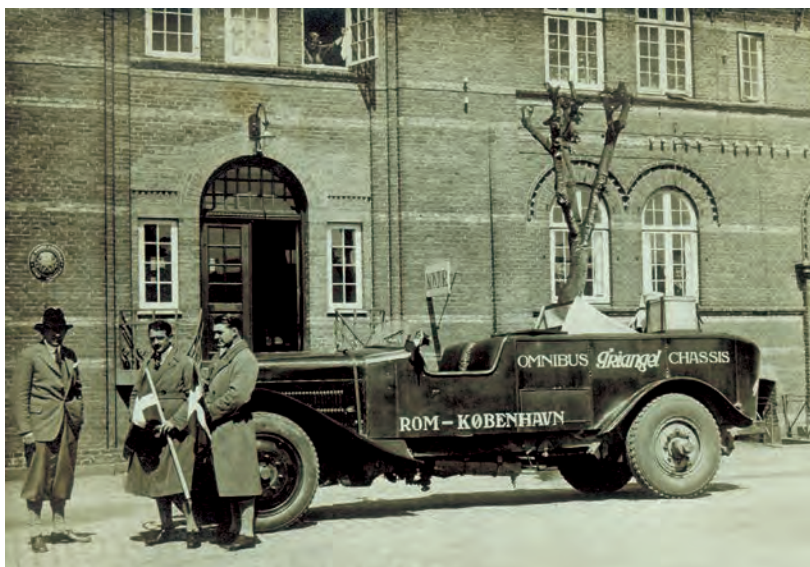
Turistfærden Rom-København. Med disse ord inviterede Kongelig Dansk Automobilklub og Dansk Motor Klub (KDAK og DMK) til et løb Rom-København i sommeren 1927.

Formålet med arrangementet var at bevise det moderne motorkøretøjs anvendelighed og dets overlegenhed over andre transportmidler. I bestemmelserne for løbet gjaldt blandt andet at man selv måtte bestemme mht. hvil, spising, benzin-, olie- og toldbehandling. Ligeledes hvilken rute man ville køre fra Rom til København. Hvor mange der var på køretøjet var ligeledes frit. Men det skulle være den samme fører hele tiden, også selv om det kun drejede sig om at flytte bilen, fx på en benzintank. Og alle deltagere på køretøjet var ansvarlige for at det blev overholdt!

Starten gik i Rom fredag den 23. juni 1927 kl. 6 morgen. Næste mål inden København var Kruså, som *skulle* passeres. Hensynsløs og uforvarselig kørsel var forbudt, hed det ligeledes. Lidt svært at forstå, når vi ved at de kørte over 50 timer i træk uden nævneværdigt hvil.

To gange om dagen skulle hvert køretøj stoppe ved en tilfældig telegrafstation og sende et telegram til KDAK. Det eneste, der var skulle stå i telegrammet var et enkelt, hemmeligt ord, som blev udleveret af den italienske automobilklub i Rom lige før starten.

Hos De Forenede Automobilfabrikker i Odense læste direktør Tage Klint invitationen med en vis interesse. Salget af Triangel, som DFA byggede, gik kun nogenlunde. Så måske det kunne stimulere salget hvis man deltog ... Og Tage Klint havde en ansat



Direktør Tage Klint (tv) har lige ønsket god tur og overrakt Carl Ågård og Walthers Schmidt to flag. Der blev senere brug for flagene. Billedet er taget foran Triangels hovedbygning, den tidligere Rytterkaserne i Odense.

som var aktiv væddeløbskører, nemlig værkmester (eller garantimester) Carl Ågård. Der er ingen tvivl om at Carl Ågård var med på ideen, og de to er hurtigt blevet enige om at bygge et køretøj til at deltage med.

Desværre ved vi ikke ret meget om denne bil. På siden er malet OMNIBUSCHASSIS. Men i næsten alle avisomtaler fra dengang står der lastbilchassis. Nu var der ikke dengang den store forskel på bus- eller lastbilchassis. Vi ved at motoren var en Continental 6B. Boring og slaglængde 95/127, 5,42 liter. 70 hk ved 2300 omdrejninger. 375 kg (motoren) og importe-

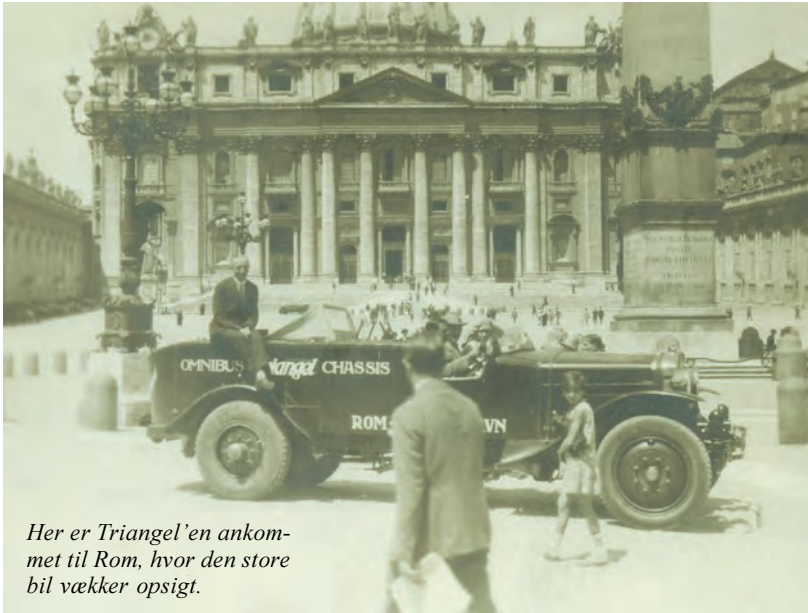
ret fra USA. Det var en af de større motorer, brugt i over 30 Triangel busser.

På alle fotografier kan det ses at der er brugt Bosch lygter og fortil Westinghouse luftstøddæmpere. Samme system som på nogle Triangel busser. Den færdige bil blev malet brun. Chassiset vejede 2.200 kg og totalvægten, incl. alt udstyr og nogle blyklodser, var 4.5 tons.

Som chauffør var der selvfølgelig ikke tvivl om at det skulle være Carl Ågård. Som kortlæser og observatør



Der var god tid på vej til Rom. Her nydes udsigten et sted i Tyskland.



Her er Triangel'en ankommet til Rom, hvor den store bil vækker opsigt.

en anden af firmaets betroede mænd, Walthers Schmidt, også en rutineret motorsportsmand.

Man begyndte kørslen til Rom i god tid for undervejs ned at optegne og planlægge turen den modsatte vej. Turen ned gennem Europa gik fint for Ågård og Schmidt; der var ingen problemer med bilen. Der vart tid til både at nyde udsigten og få god mad. Det ved vi fra diverse fotografier optaget på turen derned. Derimod blev der ikke taget billeder af de to undervejs hjem.

I Rom blev deltagerne modtaget af den italienske automobilklub. Der var også deltagere fra Sverige og Tyskland. To af de andre danske deltagere hav-

de problemer på vejen til Rom. En kørte galt i Norditalien og føreren brækkede et ben. I den anden vogn mistede man pas og papirer i Tyskland og brugte fire dage på at få erstatningspapirer. Den nåede til Rom præcis som starten gik.

Alle have svært ved at finde vej ud af Rom. Nogle mødte hinanden flere gange. Men for Ågård og Schmidt gik det godt. Eneste ufrivillige stop blev i Tyskland, hvor en punktering på et forhjul nødvendiggjorde et hjulskift. Man da man havde 3 reservehjul med, blev det et kort ophold. Turen gik fra Rom til Firenze, Verona, Trieste, München, Nürnberg, Göttingen, Hamborg, Flensborg - og over Storebælt til København. Via de telegrammer som blev

sendt hjem to gange daglig kunne man i Danmark følge med, og det var kendt hjemme at Ågårds Triangel var få timer efter den førende vogn, som var en kraftig Hudson, ført af Carl M. Friis, Vordingborg, med hans fru Mimse som observatør (Vi har hendes beretning på lager til en anden gang. Red.) Gik det som det skulle ville vores Triangel være i København lørdag formiddag. Første deltager over Storebælt var Friis og frue, de var også først i København, lørdag kl. 9.07 morgen - deres tid var 2 døgn, 3 timer og 7 minutter.

Små tre timer senere, kl. 12.12, ankom Triangel. Nummer 3 blev Ingemann Petersen på Nimbus kakkellovnsrør med sidevogn - men uden passager i den. Han kom kl. 15.50 (om denne fantastiske person, ledende Falck-mand, motorsportsmand og professionel motorfotograf, fortæller vi en anden gang. Red.) Resten kom i løbet af aftenen og natten. 12 havde gennemført, fire var udgået. Eneste dansker blandt dem som udgik var Drescher i Bugatti.

De Forenede Automobilfabrikker havde en afdeling på Roskildevej på Frederiksberg, og der stod en masse mennesker og ventede. Glæden var stor, da man kunne se den store Triangel. Resten af turen ind i København blev kørt som et langsomt triumftog af biler og motorcykler og mænd og drenge på cykler. På Rådhuspladsen ventede en stolt direktør Klint.



8. august 1927 blev præmierne overrakt og løbet gik over i historien. I dag, 75 år efter, imponerer det mest at man kunne køre 50 timer ud i ét træk! Ågårds gennemsnitsfart mellem Rom og Kruså var 43 km/t. Benzinforbrug 194 gram pr. km. Det er cirka 5 km på literen. Olie 1.25 gram pr. km. Højeste hastighed 100 km/t. Ingen reparationer udover den ene punktering. En journalist spurgte Friis hvordan han bar sig ad med hele tiden at være 2-3 timer foran Ågårds Triangel. Friis svarede:

Der var også tid til skovtur i Rom sammen med parret Friis i Hudson.



Her ses hvor stor Triangel'en var sammenlignet med Knud Danielsens FN.



FN og Triangel dagen før start.

Det ekstra vindspejl og maddkassen er fjernet fra Triangel'en. Donkraften er af den type som er en stor træklods med håndsving. Kan ses lige under ordet KØBENHAVN.



Under løbet var der ikke tid til at tage billeder. Først da man havde kørt i mere end 50 timer blev der taget et. Her på Roskildevej foran DFA's afdeling (tidligere Anglo-Dane cykel-, motorcykel og bilfabrikken). Ikke underligt at Ågård og Schmidt ser glade ud. Nu sidder Tage Klints to flag på bilen.



rede: Jeg var simpelthen bange for at blive kørt over af Ågård og hans firetonner.

Hvad der blev af vognen ved vi desværre ikke. Kun at den blev udstillet efter løbet, stadig med italiensk stov på skærmene, i DFA's smukke salgslokaler på Strandvejen 5-7.

Lidt personalia: Carl Ågård (født 1897) var aktiv motorsportsmand fra 1923 til 32. Han kørte løb i en sportsversion af FIAT 501. Men det var også ham der førte en Triangel i 1923 ved en opsigtsvækkende 10.000 kilometers pålidelighedsprøve. Han vandt KDAK's guldmedalje for Rom-København. Men havde også fået førstepræmie i Berlin-løbet 1925 og ved hastighedsløbene på Knudshoved samme år og i 1927 i Skagens-løbet. Førstepræmie ved isløb på Roskilde Fjord 1929 og 31. Han blev dræbt ved en bilulykke i juni 1954 og blev kun 57 år. Ulykken skete på Kongevejen syd for Bloustrød mellem København og Hillerød, hvor den regnvåde vej endnu dengang var med stærkt dosseret chaussébrolægning. Bilen blev ført af

en ung kvinde, han netop havde lært at køre. Ved sin død var Ågård inspektør hos Scandia i Randers. Uffe Mortensen har hentet en stor del af materialet til denne artikel hos hans søn, Jan Ågård. Walthers Schmidt (født 1900) kørte Fanø-løb på motorcykel (FN), kørte også på Glostrup-banen, vandt 1000-km løbet gennem Danmark 1925 i Citroën, men var desuden ofte observatør hos andre, især FIAT-Hansen. Han var i mange år driftsleder på DFA's afdeling i København, og han blev temmelig gammel i fin stil. Carl P. Friis (født 1894) var bilforhandler i Vordingborg, gjorde sig stærkt gældende i Fanø-løb i Hudson (en enkelt gang Essex), og ved isløb på Roskilde Fjord, Faxe Bugt og Bagsværd. Han vandt Berlin-København tre gange, Pariserløbet to gange og Rom-København to gange. Han var bror til P. Viggo Friis, der var chef for DFA's forretning på Strandvejen 5-7 i København. Friis blev anset for motorsportens gentleman. Tage Klint var søn af arkitekten Jensen Klint og dermed bror til arkitekten Kåre Klint, som fuldførte sin fars hovedværk, Grundtvigskirken i København. Tage Klint var far til Le Klint, hende med de plisserede lampeskærme. Red.



Modtagelsen på Rådhuspladsen var overvældende.

De øvrige fuldførende deltagere i Rom-København 1927 var: Biler: nr. 3 Albert FIAT-Hansen, FIAT 509, nr. 4 Ladislaus de Almassy Szembathely (Ungarn), Steyr (som havde en 11 timer lang kølerreparation pga. et sten-slag), nr. 5 Paul von Guillaume (Berlin), Steyr, nr. 6 Henry Erlind, Essex (som pga. et sammenstød i Rom startede 9 timer efter konkurrenterne), nr. 7 Carl Kruse, Oakland, nr. 8 Knud Danielsen, FN, nr. 9 Ejnar Nielsen, Mathis. Motorcykler: nr. 2 H.C.M. Han-

sen, Nimbus, nr. 3 Gustav Gubela (Tyskland), Mabeco med sidevogn. Sidstnævnte brugte 82 timer og var først i København søndag aften. Sammenlignet med Friis' 49 timer og 35 minutter. Men den enlige sidevognskører Ingemann Petersen var hurtigere end de fleste af bilkørerne og var tidsmæssigt nr. 3 af alle med 55 timer og 15 minutter. Det nummer af Motorbladet vi har denne resultatliste fra har for øvrigt tilhørt netop - Ingemann Petersen. Timetallene er netto. Red.



På vej til udstilling, stadig med støv og skidt på blev Triangelen anbragt i DFA's udstillingslokale Strandvejen 5-7 (senere Østerbrogade, hvor der tidligere havde været FIAT-importøren Skandinavisk Automobil- og Transport Co. og i nyere tid blandt andet Jaguar House, den fine bygning var da desværre blevet moderniseret).

Mercedes-Benz 230SV

Af John Jørgensen. Ny fotos: Ole Callesen

I Danmark ligger en ø, der hedder Fyn. På Fyn ligger en by, der hedder Kværndrup. I Kværndrup ligger et slot, der hedder Egeskov - et af Danmarks smukkeste slotte. På Egeskov findes et veteranbilmuseum, og der står en Mercedes-Benz, som kaldes "Grevindebilen". Om den skal dette handle.



Cabriolet 1938



Bilen er en Mercedes-Benz 230SV Cabriolet Type W143, årgang 1938. Motoren er 6-cylindret, sideventilet, på 2.229 ccm og yder 55 hk, hvilket ikke er meget, end ikke efter datidens forhold. Set i lyset af at bilen har en egenvægt på 1.490 kg og kan medføre 4-5 personer, må vi konstatere at bilen ikke er nogen sportsvogn, men nærmere en elegant, komfortabel og velkørende kalechevogn - altså en rigtig Grevindebil.

Bilen blev indkøbt som ny i 1938 af daværende ejer af Egeskov, Preben Greve Ahlefeldt Laurvig-Bille. Han ejede foruden Egeskov Fjellebro, Rubjerg og Sundsgård. Han var efter sigende en meget afholdt mand på egnen og sad i flere bestyrelser, blandt andet for jagtforeningen. Der til en dygtig mand, som trods den økonomiske krise i 30'erne fik Egeskov reddet igennem og endda med udvidelser undervejs. Det foregik som almindeligt landbrug med kvæghold og agerbrug.

Preben A. var også bilinteresseret og havde flere "eksotiske" biler, men også altid en almindelig bil, som Ford eller lignende - "for man skulle jo have noget, som altid kunne køre". I det herrens år 1938 blev Mercedes'en som sagt indkøbt, til brug for grevens hustru, hvis døbenavn var Eleonora Sophie Dorthe Bille-Brahe-Selby, i daglig omtale Dorthe eller Tante Dorthe.

Grevinden havde en tjenerchauffør ved navn Gerhardt. Det fortælles at han var ansat på slottet af greven og fik sin løn derfra, men desuden blev godt betalt af grevinden (vistnok uden grevens vidende). Jo, Gerhardt må have levet godt.

For at vende tilbage til grevindebilen: Den var som de fleste biler klodset op under krigen. Efter krigen blev den hovedsagelig ført af Gerhardt, mens grevinden sad bagerst i højre side af bilen. Der var en del problemer med transmissionen i bilen, men om det skyldtes at Gerhardt normalt kun brugte 1. og 4. gear vides ikke. Men sik-

kert er det, at det har været hårdt slæb for en motor med beskedne 55 hk.

Grev Preben Ahlefeldt døde under en jagt i Sverige i 1946, men enkegrevinden benyttede bilen indtil 1968. Den stod så stille på museet til 1986, da Falck transporterede den til City Værkstedet på Falen i Odense, hvor mekaniker Poul Nielsen brugte godt et år på at restaurere den. Sadelmagerarbejdet blev udført af Henrik Lund, dengang i Stige nord for Odense. På et pressemøde på Egeskov 29. juni 1988 blev bilen så præsenteret i fin og original stand. Det var daværende ejer af Egeskov Grev Claus Ahlefeldt, der lod restaureringen udføre. Jo, nuværende ejer af Egeskov Grev Michael Ahlefeldt har det ikke fra fremmede.

Mercedes'en er en sjælden og speciel bil, den kan nemlig også "tale", så hvorfor ikke slutte med at lade den selv fortælle?

BERETNING OM ET LANGT LIV PÅ EGESKOV SLOT

Jeg er en ældre dame på 64 år, der har tjent den gamle greve i mange år. Han





Gerhardt - bedstemors elskelige tjenerchauffør. Ca. 1946.

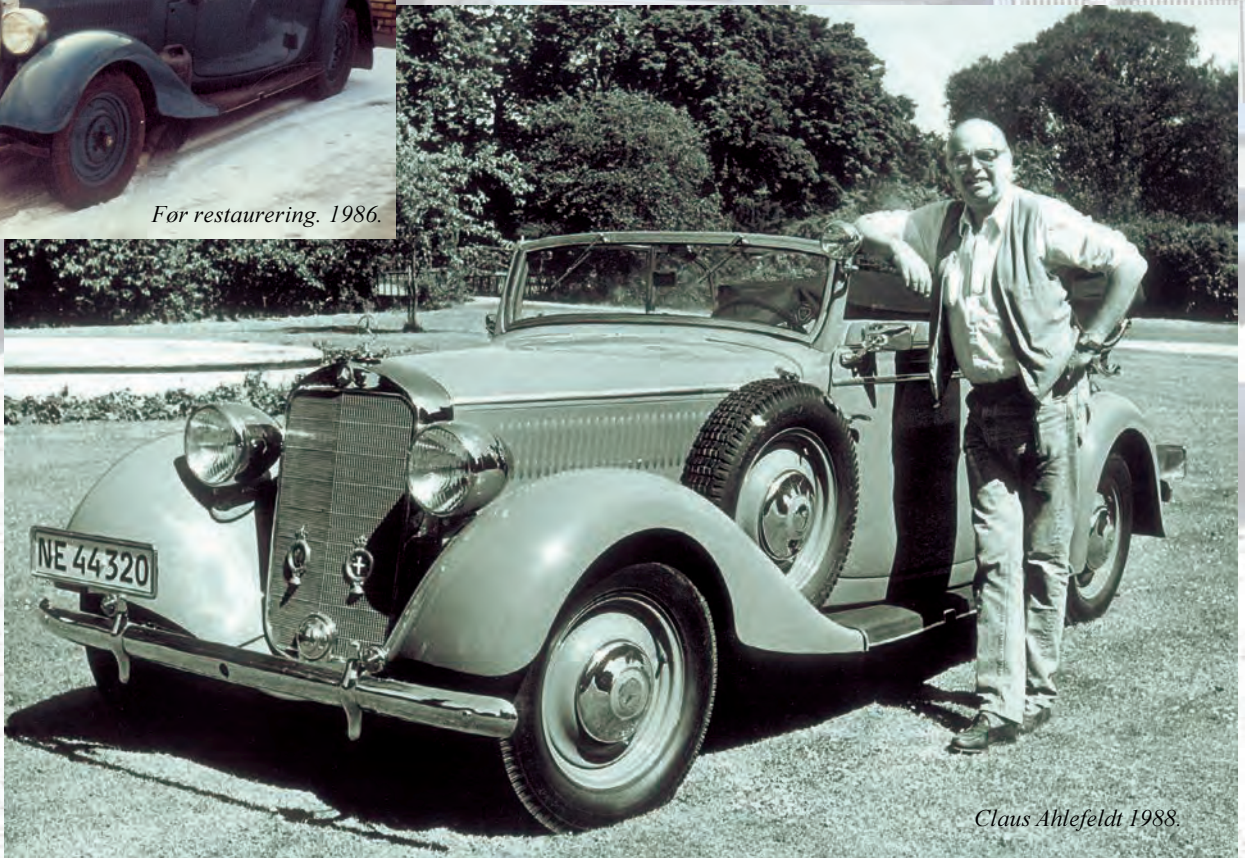


Før restaurering. 1986.

sagde altid: - Du er en pæn og nobel dame, som der næsten aldrig er problemer med. Han var meget stolt af mig.

Så pludselig så jeg ham aldrig mere, det var ligesom der ikke var brug for mig mere. Jeg blev stille ind i en bygning, så vind og vejr ikke skulle tære på mig, og hvor jeg gennem årene fik en masse venner. Efter mange års forløb kom der en ny greve og så på mig, han sagde: - Du har holdt dig godt, min pige, nu vil jeg fikse dig lidt op, så du kan komme til ære og værdighed. Jeg blev naturligvis glad og en lille smule stolt, selv om jeg godt kunne mærke at tidens tand havde tæret lidt på mig. Og jeg tænkte: - Bare du dog nu kan leve op til det.

En dag kom der et stort, rødt uhyre op foran mig og sagde: - Nu skal du ud og køre en tur med mig, og jeg tænkte uha-uha, det går aldrig, men jeg fornemmede straks, at han var vant til at omgås ældre damer. Han tog mig varsomt på sin ryg og bragte mig til en fremmed by. Der blev jeg modtaget med varme og venlige blikke. De roste mig i høje toner, og jeg hørte dem sige: - Hun ser ikke værst ud, hun har virkelig holdt sig godt. Hun kan blive meget flot igen. Og de



Claus Ahlefeldt 1988.



tog billeder af mig og undersøgte mig overalt. Derefter blev jeg stillet ind i en pæn og lun bygning.

Så begyndte de at føle på mig og pille ved mig, og jeg følte at jeg mistede en del af mig selv, og jeg blev lidt sur ind imellem. De trøstede mig dog og sagde at jeg nok skulle blive flot, bare jeg ville samarbejde med dem. Efter lang tids forløb og efter mange lidelser og mange besværligheder følte jeg, at jeg så helt godt ud igen og var værdig til at vende hjem til Egeskov.

Da jeg skred hen over slotspladsen stod familie og venner på den store trappe op til slottet, og alle gik ned og beundrede mig, gik rundt om mig, smilede til mig, tog billeder af mig og gav udtryk for hvor pæn og nydelig jeg var. Jo, den greve ved virkelig hvordan damer skal behandles.

....

Kilder: Claus Ahlefeldt, museumsinspektør Jørgen Johansen, Egeskov, City Værkstedet, Poul Nielsen, Odense.



Historien bag tilblivelsen af Egeskov Veteranmuseum

Af Poul Suhr

Når man som jeg har veterankøretøjer som hobby og er opvokset i egnen omkring Egeskov, så har Egeskov Veteranmuseum altid for mig stået som noget specielt og jeg har i mange år haft lyst til at høre historien bag tilblivelsen af museet. Derfor kontaktede jeg museets grundlægger Claus Ahlefeldt, som jeg også i drengeårene legede med, men i øvrigt ikke har talt med siden. Jeg spurgte om han ville fortælle historien til Veteran Tidende gennem mig, det ville han gerne og jeg havde for nylig fornøjelsen at besøge ham. Claus Ahlefeldt er født i 1932 og bor i et lille hyggeligt hus ved havnen i Middelfart med en skøn panoramaudsigt ud over Lillebælt. Hans egen historie frem til 1954 har han fortalt i bogen "Du finder sgu nok ud af det Claus", der udkom i 1998. Han har netop udsendt sin tredje erindringsbog med titlen "Så er det Egeskov Claus" og heri er også museet grundigt beskrevet.

Claus Ahlefeldt fortæller at midt i 1960'erne, da ideen om veteranmuseet opstod, var økonomien for Egeskov gods i en så dårlig forfatning at der måtte gøres noget ekstraordinært. Situationen var opstået over en flerårig periode og skyldtes dels faldende landbrugsindtægter, dyre vedligeholdelsesudgifter til de store fredede bygninger og dels at der nu var tre



Luftfoto med Egeskovs bygninger. Den store bygning til venstre i billedet er det nuværende museum, den mindre bygning foran museet er den gamle hestestald, hvor den første udstilling fandt sted.

generationer der skulle leve af det. Beregninger viste at selv om landbrugsdriften kom til at køre optimalt så var det ikke nok til at vende situationen, det kunne vi jo regne os frem til, der måtte en ny indtægtskilde til.

Hvad gjorde du så?

Jeg satte mig så ned for at finde ud af hvilke aktiver der var og fandt frem til følgende: det første aktiv var at køerne var blevet solgt og vi stod med nogle store tomme bygninger, det andet aktiv var at jeg havde en meget dygtig driftsleder, Knud Åge Rasmussen, der var min forvalter da jeg i en periode forpagtede Rubjerggård, der er en gård under Egeskov. Vi kunne godt sammen, han kom fra den stråttækte skole og så faktisk lidt ned på

de høje uddannelser. Han var praktiker og var parat til at binde an med hvad som helst bare han kunne se nogen fornuft i det. Det tredje aktiv jeg havde var min revisor Holger Hansen, der var min fars rådgiver og jeg var i begyndelsen egentlig lidt bange for ham, men han blev en af mine allerbedste venner, selv om han var 10 år ældre end mig. Vi tre, Knud Åge Rasmussen, Holger Hansen og jeg sammen med nogle store bygninger, det var hvad vi stod med, plus en kæmpe gæld. Så tænkte jeg ved mig selv, jeg er ikke nogen særlig god landmand, men jeg kan godt finde ud af administration, jeg er ikke særlig god til at regne men jeg kan godt regne den ud. Fordi jeg ikke var nogen særlig god landmand var det nemmere for



Claus Ahlefeldt i sin første veteranbil, en Chevrolet touring 1931, med foxterrieren "Per" på trinbrættet "det var i øvrigt en tævehund, men på fynsk er alle hunde omtalt i hankøn!". (Foto Leif Nielsen)
Tv.: Claus Ahlefeldt og Poul Suhr på terrassen ved Claus Ahlefeldts hyggelige hus i Middelfart med en herlig udsigt over Lillebælt



mig at tænke anderledes. Mine forældre havde åbnet haven, men de gjorde det kun for at beskæftige de ansatte, for man fyrede ikke folk på Egeskov, de drømte ikke om at tjene penge på det og det havde de fuldkommen ret i, for det skal der et meget højt besøgstal til, haven er et varemærke ligesom slottet er det, men der er ingen penge i det.

Der måtte findes på noget andet, så jeg tænkte hvad ved du noget om og hvad interesserer dig? Som det ofte sker tænker man først på sin hobby, og det gjorde jeg også, jeg havde længe interesseret mig for veteranbiler, min første gamle bil var en Chevrolet touring fra 1931, en såkaldt overskåret vogn, slagterbil til hverdag og personbil om søndagen, som stadig står urestaureret på museet. Jeg havde fået samlet mig en del køretøjer, og efterhånden var kostalden på Rubjerggård blevet fyldt op med gamle vrag, så jeg tænkte det må kunne bruges til noget. En dag kom jeg i forbindelse med den legendariske veteranbilmand Børge Kå fra Nordsjælland og han gav mig startskuddet, ham er jeg i dag megen tak skyldig. Han lærte mig en masse ting, hvordan man talte med ophuggere og hvordan han fandt bilerne, han kunne f.eks. finde på at tage ud til Dragør havn, hvor han ikke kendte en sjæl, og råbe ud over havnen "hvor er Ole Jensen henne". Der er ingen Ole Jensen, blev der svaret, jo sagde Børge Kå, han har en Ford T i sit bådehus. Nå, det er Hans Jørgensen, han bor derovre.

Sådan fandt han hele tiden på skøre ting. Han havde en masse spændende sager, så i 1966 blev vi enige om forsøge med en udstilling i den lille hestestald bag godsconteret, der var plads til en 10-12 biler og en masse af Børges sager (det var tildels det som tidligere havde været udstillet på Pedershvile i Nordsjælland. Red.). Vi kobled udstillingen på haven og til vores store forbløffelse kom der 20.000 besøgende, og besøgstallet steg i haven, nu var det ikke kun husmødre der kom, nu var det hele familien. Desværre sluttede samarbejdet med Børge Kå ret hurtigt, dels havde vi forskellig opfattelse af hvordan vi skulle dele gevinsten og dels skrev pressen kun om den unge greve og hans biler og ikke om autolakereren fra Farum, jeg tror også at hans ven-

ner drillede ham lidt, så blev han sur og trak det hele hjem. Så stod jeg der og skulle finde en løsning, for ideen var god. Til at fylde de store bygninger blev jeg hurtigt klar over at der skulle både være biler, motorcykler, flyvemaskiner og hestevogne, og jeg havde ikke ret meget af det.

Jeg havde dengang overtaget godset på interessentskabsbasis, og det er den sikre vej til at blive uenig med den ældre generation, man får godt nok skødet på ejendommen men ikke ansvar for kapitalbevægelserne. Jeg havde en ide om at eje 1/3 og låne 2/3 af det der skulle være i museet, jeg havde ingen penge og skulle låne startkapitalen. Vi udarbejdede et budget hvor der skulle bruges kr. 250.000,- og det var mange penge midt i treserne. Til min store overraskelse sag-

Fra den første udstilling i 1966 i den gamle hestestald. Forrest til venstre en Mathis fra 1922 foran en Ford T ½ ton fra 1920. I højre side ses forrest en Peugeot fra 1921 foran en Fiat fra 1922. (Foto Leif Nielsen)



Museet i de første år i den store lade bygning med den spændende tagkonstruktion. Forrest til venstre en Oldsmobile fra 1903, som 3 gange har deltaget i det berømte engelske Brighton løb og gennemført alle gange. I midten den dansk byggede Büngrer foran en Cadillac 1931, som har tilhørt Kong Christian den X.. Til højre bagenden af en Wanderer model tandem fra omkring 1920. (Foto Leif Nielsen)



Museet anno 2002.

de mine forældre ja, og det gjorde Svendborg Bank også, de havde ellers en direktør som blev kaldt "Forsigtig-Hansen". Måske sagde de ja fordi der ikke var andre muligheder for at redde økonomien.

Så nu skulle der handles og vi havde meget lidt kendskab til museumsdrift, men jeg havde hørt om et lille kommercielt veteranbilmuseum i Holland, så min daværende kone Merete, mine børns mor, og jeg drog til Holland og fandt museet, der ikke findes mere, vi fandt frem til ejeren, der boede i et hus nær museet. Han blev lidt forbavset da der pludselig stod to unge danskere udenfor hans dør, der gerne ville høre hvordan man etablerer et veteranbilmuseum. Han tog vel imod os og fortalte beredvilligt om hvad han havde gjort og gav os både råd og advarsler og så anbefalede han os at gøre følgende: fra nu af har du ingen hobby længere, nu er det forretning, sørg for at have godt med kioskarer, for det er der penge i, og så skal du overbudgettere med 20 %. Så tog vi hjem og gik i gang med projektet.

Bilerne gik det let med, nogen havde jeg selv og der var forbavsende mange der var villige til at stille deres biler til rådighed. Desværre havde jeg i mange år et ret dårligt forhold til Dansk Veteranbil Klub, der var dengang stor modstand mod at gøre veteranbiler til forretning og så skulle der være fine biler, og jeg ville have

almindelige biler med nogle enkelte dyre biler imellem. For det første er der ikke ret mange "fine" mennesker men mange flere almindelige mennesker og for det andet var de almindelige biler nemmere at få fat i. Jeg forstod aldrig holdningen, for som jeg sagde til dem, I må da være glade for at jeg tager mig af alle de køretøjer ingen andre vil have, men det hjalp ikke.

Så skulle jeg på jagt efter motorcykler, og en dag jeg besøgte min gode ven Arne Jespersen i Ringe sagde han: Claus, der er en malermester Erik Nielsen i Karleby på Falster der har en ret stor samling af veteranmotorcykler. Vi smed hvad vi havde i hænderne og kørte til Karleby i Arne Jespersens store Cadillac, som han har endnu. Til min stor glæde var Erik Nielsen positiv og hele hans samling kom til Egeskov på lånebasis. På samme måde fandt jeg en samler af hestekøretøjer som var positiv. Så manglede jeg flyvemaskinerne, jeg havde set i avisen at der var noget der hed Kongelig Dansk Aero Klub, dem kontaktede jeg og fik etableret er godt samarbejde og fik stillet spændende flyvemaskiner til rådighed.

Udenfor stod der et damplokomotiv, hvad var det?

Ja det skyldes en lidt speciel historie, for en dag blev jeg kontaktet af Mads E. Damgaard fra Herning, der bad mig om at komme op og besøge ham, for

han havde hørt meget godt om vores nye museum og havde en ide han ville tale med mig om. Det gjorde jeg så og han forelagde mig en plan over et jernbanemuseum med skinner, kørende tog og det hele, og så sagde han at det ville han gerne have mig til at opbygge. Jeg var naturligvis meget bæret, men sagde venligt at det kunne jeg ikke påtage mig. Han opgav senere ideen og solgte mig det omtalte lokomotiv for kr. 13.000.-.

Hvornår fandt åbningen sted?

Museet blev åbnet den 12 maj 1967 og ved åbningen deltog fra Dansk Veteranbil Klub bl.a. Bent Mackeprang, der skrev et meget positivt referat i Bilhistorisk Tidsskrift, men da taler og klapsalver var overstået sagde han alligevel til mig: ja, ja, Claus det er alt sammen meget godt men et veteranbilmuseum er det nu ikke. Så svarede jeg, nej men læg også mærke til navnet "Egeskov Veteranmuseum", så sagde han undskyld og ønskede held og lykke.

Hvordan var de første år?

Vi havde regnet os frem til at vi skulle op på et besøgstal på omkring 37.000 pr. sæson før det gav overskud. Den første sæson kom der ca. 83.000, der så faldt lidt de næste par år, hvilket var meget naturligt som følge af den mindre presseomtale, men steg så igen efter at vi fik styr på markedsføringen.

Jeg havde en ambition om at der skul-

le være en udskiftning eller fornyelse på ca. 10 % hver år, det skulle være muligt at købe gode souvenirs og kioskvare og at der skulle være nogle tilsluttende arrangementer.

Med hensyn til fornyelse er de største kritikere drenge i 10-12 års alderen. Hvis der ikke er noget nyt hver gang de kommer, så gider de ikke tage med og så kommer familien heller ikke, derfor er det vigtigt. Jeg havde ingen ønske om at handle med køretøjer som forretning, kun købe og sælge med fornyelse som formål. Til min store forbavselse fandt jeg ud af at der var nogen der ikke ville sælge til mig fordi jeg var godsejer og var derfor nødt til at købe gennem mellemhandlere. Jeg kan fortælle at den kongelige Cadillac, der for nylig er kommet tilbage til Danmark fra USA, bød jeg også på, da den engang var til salg hos en landmand på Sydlyn, men jeg fik den ikke. Da jeg senere fandt ud af at den var blevet solgt til en lavere pris end jeg havde budt kørte jeg ud til manden og spurgte hvorfor, han svarede at han var en god radikal og ville ikke have at hans bil skulle stå på en herregård, så lærte jeg det. Vi fik imidlertid senere en anden kongelig bil, nemlig en Cadillac limousine fra 1931 som har tilhørt Kong Christian den X.. Karrosseriet er i øvrigt bygget på I.H. Jensens

Karrosserifabrik i Højer i en speciel høj udgave, af hensyn til kongens højde.

Som tidligere nævnt havde vi et godt samarbejde med samlere, det er der imidlertid både fordele og ulemper ved. Fordelen er at der følger kendskab og erfaring med, ulempen er at de kan trække det hele tilbage igen, som det, efter aftale, skete med Erik Niensens motorcykler, der nu er samlet på et museum i Stubbekøbing. Heldigvis havde vi det held at vi fik mulighed for at købe en betydelig samling af veteranmotorcykler fra Marius Poulsen i Odense.

Kioskvarerne var der ingen problemer i, vi havde meget større omsætning i museets enkle kiosk end i havens elegante kiosk, til mine forældres forbavselse.

Med hensyn til arrangementer så havde vi fra Danmarks Veteran Motorcykelklub al den opbakning vi kunne ønske, og ved deres generalforsamling i efteråret 1967 foreslog jeg at de kunne holde et stævne ved Egeskov med støtte fra museet. Det tog de imod og det har lige siden været en tilbagevendende begivenhed som hvert år finder sted den anden weekend i august.

I 1969 brød jeg med min far og flytte-

de til dette hus i Middelfart som vi nu sidder i, men blev kaldt tilbage i 1980. Museet voksede støt og det blev nødvendigt at udvide med særskilte lokaler til de forskellige specialudstillinger. Der kom også nye aktiviteter omkring museet, slottet blev åbnet for publikum, der blev etableret en moderne legeplads til børn og bygget en ny labyrint. Der kom også nye spændende biler til. Vi var engang på indkøb i Schweiz, hvor jeg faldt for en herlig Ferrari fra 1958, den ville jeg have selv om der ikke var penge til den, den kostede dengang kr. 32.000. For at få råd til den blev jeg desværre nødt til at annullere købet af en helt ny stor plov til godset, selv om Rasmussen protesterede og blev temmelig vred. Bilen er senere blevet solgt for et pænt stort millionbeløb, så her er alligevel et eksempel på at en bilhandel blev en god forretning.

Det lykkedes også at få et fint samarbejde med de fynske medlemmer af DVK og der blev etableret mødelokale i en bygning nær museet som blev taget i brug i foråret 1988. I 1992 overtog min søn Michael Ahlefeldt både gods og museum.

Det har været en stor personlig glæde for mig at se projektet lykkes og udvikle sig. Turismen betød godsets redning, det blev oven i købet muligt at give det gamle slot et nyt tag. Da besøgstallet nærmede sig de 190.000 gik jeg op til mine forældres grav og sagde: "Nu behøver I ikke mere at være urolige - det går godt på Egeskov".

(PS: Som sin foretrukne og personlige veteranbil havde Claus Ahlefeldt i de første museumsår en topersoners Chrysler, den vogn som Bugatti-Skræderen fik da han havde fået revet en arm af og ikke mere kørte løb. Læs Claus Ahlefeldts egen hans beretning om vognen i Bilhistorisk Tidsskrift 7/1966. Denne vogn har mærkværdigvis siden skiftet ejer flere gange, og det så for nylig ud til at der ikke mere var interesse for at bevare K 13 i Danmark. Men nu har den heldigvis fået husly sammen med andre af samme mærke hos Jan Lund-Jørgensen i Nykøbing F. Red.)



Claus Ahlefeldt ved en dansk bygget motorcykel af mærket Kyhl fra 1905, som han i 1985 fandt på loftet hos konstruktørens søn Nis Kyhl i Marstrup ved Haderslev. Cyklen blev omhyggeligt sat i stand af veteranmotorcykleksperten Marius Poulsen, Odense.

Sommer og efterår

Første kapitel

Volvoforhandler, civilingeniør Ole Sommer fejrede 1. november 2002 sit personlige 50 års forretningsjubilæum. Omridset af et spændende arbejdsliv er så småt ved at tage sin markante form. Næstformanden i Dansk Veteranbil Klub, Claus Frausing, selv ansat som handelslærling i en meget ung Ole Sommers firma i slutningen af 50'erne, tegner her et personligt portræt af sin tidligere chef, forretningsmanden, bilbyggeren, veteranbilentusiasten og mennesket Ole Sommer.

Langsomt ruller handlingen over hans indre lærred. Det er hans ”....aftener i Paradis”, jeg er vidne til. Han sidder eftertænksom på sin kontorstol i Nærum, der i snart 40 år har været hans arbejdsplads. Stykke for stykke fortæller han om sit liv. Afklaret, overbevisende, åbent, og tillidsfuldt. Mikrofonen er åben, men det generer ham ikke, for han har noget på hjerte.

Trods livlig aktivitet i forretningen omkring ham, tager han sig god tid til det, der optager ham. Det har han altid gjort. Han har folk til at passe butikken. Det har han også altid haft. Gode folk, siger han, endda gentagne gange i løbet af vore samtaler. Dygtige og ansvarsbevidste. Flere har været hos mig i menneskealdre, så helt umulig kan jeg da ikke have været, siger han, som om han søger bekræftelsen i omgivelserne.

Født for 71 år siden ude på Frederiksberg, som han siger og afslører dermed, at han er kommet ad åre. Opvokset oven på en bilforhandler med legeplads nede i værkstedsgården mellem Ford A'er, som eneste barn af Ellen og Erik Sommer, begge fra Jylland. Hun, datter af en stovt smed, der blev

succesrig Ford-forhandler i København. Han, søn af en præst og en komtesse og selv rytterofficer af reserven, inden han igen skiftede spor og påtog sig opgaven at sælge biler for sin svigerfader. Kunstnerisk begavet, havde gået på Kunstakademiet og var en habil skulptør og maler. Var også en gudbenådet sælger og organisator med militærisk præcision. Forhold, der alle blev hans succes og tragiske endeligt.

I 1940 forlod faderen både job og bolig hos svigerfaderen, medtagende kone og barn, og omsatte sit mod og forretningstalent i egen virksomhed. Tyskerne vrimlede frem overalt. Det gav selvfølgelig problemer, men åbnede også for muligheder, hvis man ellers kunne se dem.

Erik Sommer kunne. Han ville også selv. Et eksempel på denne mands fantasi og organisationstalent, er da han satte en landsdækkende indsamling af grankogler fra statsskovene i system. Grankogler havde vist sig at være et glimrende brændstof til automobilenes gasgeneratorer. En guldgrube i benzinfattige tider. En løsning på et alvorligt samfundsproblem.

Det var de erhvervskøretøjer også, som han fik agenturerne for efter krigen. Guy lastvogne og busser. Bradford varevogne, som postvæsenet i øvrigt købte næsten 300 af over årene. Erik Sommer var blandt dem, der satte samfundet på hjul igen efter krigen. Også med personvognene Jowett Javelin og Jaguar til læger, direktører og andre, der kunne få indkøbstilladelse.



Nede og lege. SIMO's værkstedsgård. 1933.

Agenturet for Jaguar Cars Ltd. skulle vise sig at blive særlig lykkeligt og i mere end tredive år synonymt med den virksomhed, Erik Sommer skabte, og som sønnen senere brat måtte overtage. Nu, andre tredive år efter at Jaguar-importen blev taget fra ham i forbindelse med British Leylands overtagelse af Jaguar-fabrikkerne, er Jaguar stadig synonymt med personen Ole Sommer. En væsentlig del af hans virke og identitet. Og det til trods for at hans forretning, O. Sommer A/S, har profileret sig stærkt som Volvo-forhandler og solgt rigtig mange Volvo'er over årene.

Min far var en flot mand, mørk i huden, krum næse. Der var noget sydlandsk over ham, hans temperament, dominerende, men også hårdt arbejdende og havde næsten irriterende styr på alting, også min uddannelse, siger han. Efter min studentereksamen i 1949 fra Øster Søgades Gymnasium havde far truffet aftale med den navnkundige Lofty¹ England, om at jeg skulle i praktik på Jaguar-fabrikkerne. Da tiden oprandt spurgte jeg min far, om han havde fået noget på skrift herom. Nej, sagde min far meget bestemt, og det er heller ikke nødvendigt med en mand som Mr. England. Vi arrangerer, at du møder på Mr. Englands kontor den første august klokken otte. Det var i 1949.

Med begejstring og sans for detaljen fortæller Ole Sommer, hvordan han som nybagt student og 18 år gammel sejlede med DFDS til England, overnattede på Liverpool Street Station Hotel og tog et meget tidligt morgentog til Coventry. Noget så tidligt ville han ikke byde sig selv i dag, ler han. Men - og ikke uvæsentligt for en ung mand - på vej ud i verden, væk fra barndommen og ikke mindst den autoritære fader.

Mr. England havde selvfølgelig glemt alt om unge Oles ankomst, og han fik forfærdelig travlt med at arrangere et uddannelsesprogram for mig. Alt det vidste jeg bare ikke, før han selv fortalte mig det mange år senere. Men i løbet af det kvarters tid, hvor jeg blev underholdt af en eksportchef, havde han ordnet det hele.

Med sin far Erik Sommer, prokurist hos Danmarks største Ford-forhandler. SIMO's værkstedsgård. 1933.



Lofty var en usædvanlig stærk og retlinet personlighed, som jeg altid bevarede en tæt kontakt til og som kom til at betyde virkelig meget for mig. Det gjorde opholdet på fabrikken i øvrigt også. Ikke alene fik jeg olie på fingrene på værkstedet, jeg lærte også utroligt meget om mennesker og den engelske lagdeling. Mange af mine helt grundlæggende holdninger stammer den dag i dag fra Jaguar.

Efter arbejdstid mødtes vi arbejdskammerater fra samlebåndet altid på den lokale pub til en 'pint', inden vi tog hjem. En dag stod en af mine kol-

legaer ved den modsatte side af baren sammen med nogle andre. Hvorfor han dog gjorde det, spurgte jeg naivt. Om jeg ikke havde hørt det. Han var blevet udnævnt til formand. Så kunne man åbenbart ikke være sammen med sine gamle venner mere.

En anden gang arbejdede jeg sammen med én på værkstedet. Vi var ikke helt

¹F.R.W. „Lofty“ England. Jaguars markante servicechef og senere general manager. Tog initiativ til og skabte Jaguars succes på racerbanerne i 50'erne, blandt mange de fem sejre i 24 Heures du Mans, som for alvor satte Jaguar på verdenskortet.



I sin første bil. Med Ford-køler og pedaltræk. I baggrunden SIMO Ford-forhandling på Finsensvej 50, Frederiksberg. 1935.



Medhjælpende kontrollant ved E. Sommer A/S' økonomiløb for Bradford varevogne. Gl. Køge Landevej. 1948.

færdige med det job, vi var i gang med, men da jeg ikke rigtig havde mere at lave, spurgte min arbejdskammerat om ikke jeg kunne begynde at gøre klar til næste job, som var at skifte gearkasse på en bil. Jeg begynder at fjerne sæder og tæpper og hører pludselig en brysk stemme bag mig: *What the hell do you think you are doing young man!* Det var tillidsmanden for sadelmagerne på fabrikken og en ordentlig kleppert. Det var sadelmagerarbejde at tage sæder og tæpper ud af en bil og ikke for mekanikere eller trainees. Tænk de truede med arbejdsnedlæggelse.

Han ryster opgivende på hovedet. Det er jo ikke så sært, at engelsk bilindustri aldrig blev effektiv. Med de faggrænser og ledelsens efterladende accept heraf, havde den kimen i sig til sin egen undergang.

Jeg boede i et privat pensionat ikke langt fra fabrikken hos nogle ualmindelig søde mennesker. Han arbejdede på Jaguar og hun var en stram pensionsværtinde. Jeg bevarede kontak-

ten til dem igennem mange år. Min mor blev endda veninde med Mrs. Blasdale, som hun hed. Det var altså lykken og et rent tilfælde som så mange ting er, ikke?

Han falder lidt hen i eftertænksomhed. Jeg var jo bare en forkælet knægt, ikke... men det var godt at blive smidt ud og selv skulle svømme, ikke? Jeg blev også drillet, ret meget endda, men det har man jo godt af, ikke? Han søger stadig bekræftelsen.

Så siger han pludselig med en spontan vilje i stemmeføringen: Jeg havde en drøm *uden* far. Han var leder af den gamle model, og sådan var det også i ægteskabet med min mor. Han kunne være diktatorisk over for sine omgivelser. Ikke alene over for sine medarbejdere, men også mig og min mor. Senere i livet har jeg analyseret, hvad det var, der skete dengang. Jeg havde fundet ud af, at jeg ikke kunne arbejde for min far. Jeg drømte om at komme til Italien, som var det mest spændende sted. Hos en af de italienske bilbyggere. Der var masser af

virksomheder dernede, der dengang byggede specialbiler. Altså, italiensk teknik er jo ikke noget, for jeg er opdraget til, at en motor er på seks cylindre i række og med to overliggende knastaksler, men italienernes karrosserier. Jamen....

Hans ansigt lyser op i et næsten drenget smil. Adgangsbilletten til det forjættede land var at blive ingeniør. Derfor praktikpladserne hos Jaguar og senere Jowett, hvor værktøjsmagerchefen, Harry Sharp, en rigtig mand, stor og flot, og som efter bare seks måneder gav mig papir på, at jeg var 'competent toolmaker', siger han ikke uden stolthed i stemmen, mens han retter sig op i stolen. Gør sig synlig. Jeg lærte en hel masse der.

Igen fortæller han om episoder på værkstedet, hvor han frisk og frejdigt gør tingene på en anden måde. Han beretter begejstret om, hvordan han fandt ud af at tage spåner på en bestemt måde og derved kunne lave ti gange så meget som de andre. Men også at han ikke blev populær ved

Poul Jensens Morris Ten Six Special Sports 1934 er vant til at køre i sne. - Dansk Veteranbil Klub - 2002

Poul Jensens Morris Ten Six Special Sports 1934 er vant til at køre i sne. - Dansk Veteranbil Klub - 2002





Hvortfor sidde ude i regn og rusk på motorcyklen, når man kan være under sidevognens kalesche? Fotograf J.A.C. Larsen fra Brendstrup på Fyn på sin besynderlige Magnet – et mærke der blev fremsat i Berlin. Billedet venligst udlånt af Danmarks Fotomuseum i Herning.

Dansk Veteranbil Klub - 2002

Hvortfor sidde ude i regn og rusk på motorcyklen, når man kan være under sidevognens kalesche? Fotograf J.A.C. Larsen fra Brendstrup på Fyn på sin besynderlige Magnet – et mærke der blev fremsat i Berlin. Billedet venligst udlånt af Danmarks Fotomuseum i Herning.

Dansk Veteranbil Klub - 2002

Snelandskab med Ford A phaeton 1930. Dansk Veteranbil Klub - 2002

Snelandskab med Ford A phaeton 1930. Dansk Veteranbil Klub - 2002



det. Og om hvordan han kom galt af sted med noget værktøj, som fløj af hans drejebænk og næsten ramte ham, der stod overfor. Kollegaen fortrak ikke en mine, samlede jernstangen op, gav ham den og sagde bare: I believe you dropped something. Pragtfuldt ikke, ler han, very cool. For ham er dét meget engelsk, en folkekarakter han tydeligvis føler for.

Det er ved mindet om unge Oles oplevelser, at gamle Ole strutter af drenget selvtillid ved tanken om det, der skete. Emanciperingen var tydeligvis ved at lykkes for ham. Vi skriver 1950 nu. Han skal hjem til Danmark for at begynde på Polyteknisk Læreanstalt, men forinden venter nogle måneder på Vølunds Jernstøberi.

Vorherre bevares en arbejdsplads, siger han med ringeagt i tonefaldet. Der var ellers nogle dygtige støberfolk på den gamle hæderkronede virksomhed, men fagforeningen havde lagt kvota på, hvad de måtte lave. Den var ikke større end den kunne laves på to dage, hvad de selvfølgelig gjorde. Så gemte de godset i sandet og fik så lærlingene og mig til at indlevere de støbte emner i løbet af resten af ugen. Det var meget lærerigt at være med i den slags julelege. I øvrigt var støberi fascinerende, især modelmagerafdelingen var uhyre spændende.

Så springer han igen i det: Altså, det, der er fejlen ved ingeniøruddannelserne nu til dags, er at de unge mennesker ikke selv har haft brændte fingre og olie i håret. Det er sørgeligt. Jeg nåede at få en masse praktisk erfaring og jeg har oplevet, hvad der kan ske på en arbejdsplads og af ubehagelige ting også. Øretæver og hvad der fulgte med. Han ler højlydt. Og så de sociale skel i England...

Så fortæller han om tiden på Polyteknisk, om de garvede studiekammerater oppe i 30'erne, der havde sejlet som maskinmestre, og som i den grad kunne fængsle os grønskollinger med foredrag om teknik fra 'de store verdenshave'. Han fortæller smittende om arbejdet på tegnestuen, om især én professor, Viggo Kjær, en uhyre praktisk mand, tidligere konstruktionschef

på B&W, og som virkelig interesserede sig for, hvad vi lavede. Han bliver fast i stemmen: Nå unge mand, må jeg så se, hvad De har lavet, og så fik man råt for usødet. Men tænk, han kaldte den motor, jeg konstruerede for en støvsuger. Jo, det var en pragtfuld tid.

Men så skete der det, at min far blev dræbt i efteråret 1952. Jeg måtte foretage et valg, og jeg valgte at gøre mit studium færdigt. Som sagt havde jeg det aldeles pragtfuldt. Det gav et ståsted og en psykisk støtte, at jeg der ved beviste, at jeg selv kunne noget.

Min far var ellers på vej til at ændre i sit liv. I dobbelt betydning. Han havde arbejdet hårdt i mange år og ville trække lidt ned og i højere grad hellige sig sit maleri, som han følte, at han fik gjort for lidt ved. På vej til Frankrig for at besøge en berømt engelsk maler, og i øvrigt arbejde med maleriet, lagde han vejen om ad Magirus Deutz-fabrikkerne i Ulm og deltog i sit firmas demonstration af militærkøretøjer for det danske militær. Uheldigvis væltede den vogn, han var passager i, og han var dræbt på stedet.

Ole Sommers fremtid blev altså uden hans far, men på en helt anden måde end sønnen nogensinde havde haft fantasi til at forestille sig. Men på en måde var det stadig faderen, der satte dagsordenen i sønnens liv.

Verden gik videre og en af min fars venner, en advokat, blev sat til at bestyre boet, og så fandt man ud af, at det bedste var, at jeg, som eneste barn, blev leder af butikken. Det var jeg ikke spor bekymret over - Ole Sommer ler højlydt - utrolig selvtillid, ikke? Jeg var 21 år. Men lykken var, at min far havde nogle knaldgode medarbejdere. Jeg kunne fortsætte mine studier og samtidig blive lært op af Halvor Schmidt og Henry Carlsen, så jeg kom et par timer hver dag.

Omsider var han så selv på vej. Med støtte fra faderens nøglemedarbejdere videreførte Ole Sommer faderens forretningsmæssige principper. Faderen var der altså stadig.

Jeg dimitterede som civilingeniør med speciale i forbrændingsmotorer, siger han og redegør nu detaljeret for sin konstruktion af en 1½ liters væddeløbsmotor med vandrette skylleporte, som åbenbart var født håbløs. Ler overbærende. De andre på holdet lavede selvfølgelig skibsmotorer, for de var jo prædestineret til B&W. I sit speciale fraråder han endda enhver overhovedet at investere i projektet. Han bestod sin eksamen, men mest fordi han selv havde peget på, at hans motor ikke duede. Jo, for pokker, den kunne da køre, endda stærkt med de øksespidse knaster, men ikke længe nok til at gennemføre et løb, ler han. Men cand. polyt. blev han altså. Han havde bevist over for sine omgivelser - og ikke mindst sig selv - at han ikke bare var sin fars søn. Ole Sommer kunne selv. Han ville også selv. Ligesom faderen - i øvrigt.

Året er 1956, han er 25 år, nybagt civilingeniør og ejer af en bilforretning, der ikke har det for godt. Men det vender vi tilbage til om lidt.

Han var også ungar, han sejlede og var i øvrigt skrubforkælet i alle ender, siger han. Mine forældre havde et faktotum, en slags husbestyrerinde, som min mor beholdt efter min fars død. Han pauserer, synker dybere tilbage i erkendelsen. Min mor havde egentlig menneskelig gavn af at stå alene, siger han så. Hun var dybt forelsket i min far, men det var et rigtigt gammeldags ægteskab. Tænk, hun turde ikke engang gå over gaden alene, for han havde givet hende tilladelse. Han morer sig igen højlydt. Jeg voksede op med min mor og dette her faktotum, Frøken P., en meget bestemt dame. Jeg blev som enebarn forkælet, måske også fordi jeg havde en lillebror, der døde som ét-årig af lungebetændelse. Jeg havde fundet ud, at jeg egentlig havde det pragtfuldt, og havde overhovedet ingen ambitioner om at blive gift, men så traf jeg en pige, som jeg blev helt betaget af.

Det er egentlig en længere historie, men Jaguar havde fået ny rejsende ambassadør i Europa. Vi var næsten jævnaldrende. Når han var på kontinentet over en weekend, kom han of-



Volontør i England med sin MG PB. 1950.

te forbi. Engang ringede han fra Oslo, om jeg skulle noget i weekenden. Det skulle jeg ikke. Jeg spurgte ham, om han ville ud at sejle. Det ville han gerne. Og om jeg også skulle finde et par piger - dumt spørgsmål, ikke? Jeg ringede så til min kusine, som var sekretær i Swissair, om hun havde lyst til en sejltur og om hun ikke kendte en, der ville med. Der var jo denne her charmerende schweizer. Det viste sig, at chefens sekretær gerne ville med.

Vi hentede Bea inde - hun havde logi i et hus i Knabrostræde, der havde tilhørt brygger Jacobsen. Det var et lidt suspekt kvarter, dengang, men det var et fint hus. På toppen boede en dame, der lejede værelser ud, og der boede altså Bea.

Ja, da slog lynet ned, men hun var ikke spor interesseret, så jeg kastede mig ud i en større kampagne.

En aften spurgte hun mig så, om hvad det egentlig var, jeg ønskede. Så jeg mandede mig op og spurgte, om hun ville gifte sig med mig. Den skulle hun lige tænke over, sagde hun. Men hun sagde, ja, men kun for ét år.

-?

Ja, kun for ét år ad gangen. Det sagde hun sgu, og sådan blev det. Jeg skal ned på knæ en gang hvert år, og det er meget sundt at være til eksamen. Det er for resten her den nittende.

Pludselig finder han ud af, at der vist er en eller anden svensk veteranbilkub, der har meldt sin ankomst til museet netop den dag. Der kommer halvtreds mennesker. Han skal vise rundt, som han altid gør med største glæde, hvis ellers folk gider høre på ham, som han siger. Efter at have rådført sig med sin kalender, en af disse kæmpemæssige plankalendere, der fylder en hel væg, vender han tilbage. Jeg kan vist godt nå at invitere Bea ud til middag også, siger han så.

Så vi er en stor familie nu, og de har det godt alle sammen og har forskellige gode job, siger han, og lader igen tankerne flyve. De første tre kom bare sådan, ikke? Jeg havde læst et sted, at kvinder ikke kunne blive gravide, så længe de ammede. Det er altså bare løgn, klukler han. Nummer to blev født i vores båd med 9 knobs fart ovre i svensk farvand. Heldigvis havde vi en af mine bedste venner med, hvis hustru var jordemoder. Jeg smuglede drengen hjem, for jeg ville sgu ikke

have en svensk statsborger i min familie, siger han og skrubgriner.

I et halvt år debatterede jeg med Kirkeministeriet, fordi jeg ville have registreret, at drengen var født på båden. Men nej, ministeriet ville til nød acceptere, at drengen var hjemmefødt, mod at jeg aldrig gjorde det igen. Det havde jeg nu heller ingen planer om, men det lød unægteligt lidt kedeligt, syntes jeg.

Og nummer tre blev også en dreng. Senere syntes Bea, at vi lige skulle prøve én gang til. Det var inspireret af vores nabo i Hellerup, hvor vi boede, Poul Reichhardt, skuespilleren. Et dejligt menneske, flittigt menneske. Han var tidligere oppe og af sted hver dag, end jeg nogen sinde var, og han kom også senere hjem end jeg. De havde jo tre døtre. Pludselig ringede han på en aften og sagde, at nu havde de lavet en søn. Så skulle I ikke se at komme i gang igen, sagde han opildnende. Det kunne jo være, at I var lige så heldige og få en af det modsatte køn. Og det var vi.

Hans betroede medarbejder i særlige anliggender, Thorkild, ham, der passer museets biler, viser sig i døren. Han vil, at hr. Sommer skal komme ud på værkstedet og se på topstykket til E-typen, som han har pillet af. Det er revnet, siger han, to steder. Ja, tænkte jeg det ikke nok, siger Ole Sommer. Han knapper mikrofonen af slipset, rejser sig og går.

- Børnebørn er jo noget af livets dessert, siger han småfilosoferende, sådan halvvejs til sig selv på vej ud af døren. Jeg har ti.

Det er blevet efterår - også udenfor.

Claus Frausing

Næste gang: Forretningsmanden Ole Sommer



Afgiftslettelser - hvor bliver de af?

I september-nummeret af Veteran Tidende skriver vor udmærkede redaktør i en kommentar til en ny KDAK Classic organisation følgende: „vi har som bekendt de sidste år opnået stort set alt hvad vi kunne ønske af afgiftslettelser, fritagelser for dit og dat“.

Det er ikke korrekt.

Motorhistorisk Samråd (MhS) har endnu ikke formået at overbevise de danske myndigheder om at opnå fritagelse endstige nedsættelse af vægt- og registreringsafgifter for køretøjer der er mere end 30 år gamle, på trods af at der allerede er total fritagelse for disse køretøjer i alle nordeuropæiske lande vi normalt sammenligner os med.

I 1997 svarede 10% af MhS' medlemmer på et spørgeskema og en overvejende majoritet udpegede tre særlige indsatsområder, som MhS skulle arbejde med:

- Nedsættelse af vægtafgift
 - Veteran-forsikringer
 - Nedsættelse af registreringsafgift
- I nævnte rækkefølge.

Spørgeskemaet havde også en kørselsstatistik, hvis hensigt var at opnå en fuldstændig afgiftsfritagelse for mere end 30 år gamle køretøjer.

Desværre tabte MhS' bestyrelse formålet med undersøgelsen af syne og fik rodet resultaterne sammen i det meget monumentale hæfte, som langt om længe blev udgivet i sommeren 2000.

Samme år påpegede jeg problemerne i Veteran Tidendes september-nummer, og jeg holdt min gamle hat på, at MhS ikke ville komme nogen vegne med dette arbejde.

Det blev taget meget ilde op af MhS' daværende formand Erik Kristoffersen og sekretær Ole Lindberg, som

skrev et harmdirrende svar på mit indlæg.

Det er dog en kendsgerning, at MhS ikke siden er nået et skridt videre.

Jeg forestod undersøgelsen i 1997 og har undervejs gentagne gange tilbudt min assistance med arbejdet. Yderligere stillede jeg op til MhS' bestyrelsen i 2000, men blev vraget, fordi det var bestyrelsen magtpåliggende at blive siddende, selvom den ikke kan fremvise de ønskede resultater.

Erik Kristoffersen trådte tilbage sidste år, og Ole Lindberg træder tilbage i år.

Det monumentale hæfte blev således til et mausoleum.

· Og så er alt det arbejde fuldstændig spildt!

Claude Teisen-Simony

Afgifter og udfald

Jeg skal blot på MhS' vegne knytte nogle få bemærkninger til Claudes indlæg.

Det er ikke korrekt, at der for køretøjer over 30 år er „total fritagelse for disse køretøjer i alle nordeuropæiske lande vi normalt sammenligner os med“. Jeg har ikke detaljeret viden om alle lande, men i England er den tidligere totale fritagelse afskaffet igen for et par år siden, og i Tyskland er køretøjerne mig bekendt ikke fritaget, i hvert fald stønner veteranejerne over den slagvolumen-afhængige og emissions-afhængige årlige skat, som rammer især større, ældre køretøjer hårdt. Tyskerne har ganske vist et alternativ til normal indregistrering, nemlig det såkaldte „rote Nummer“, men denne ordning indebærer ganske voldsomme begrænsninger i brugen af køretøjerne - og det er ikke noget MhS mener, at vi skal efterligne.

Et særligt problem i Danmark er jo også, at vi i modsætning til de fleste andre nordeuropæiske lande er belempret med registreringsafgift. Så vi har et problem mere end de andre.

Det er måske lidt trivielt at skulle sige det, men selv om veteranejerne ønsker nedsættelse af afgifterne, er det ikke noget MhS bestemmer og sådan bare lige går hen og skaffer. MhS arbejder konstant på at få nedsat afgifterne, men der er jo fra både politisk hold og fra embedsmænd endog meget stor uvilje mod at nedsætte nogen som helst afgifter. Men vi giver ikke op!

Claude kritiserer pjecen „Veteraner - Kørsel, kultur og miljø“, men jeg kan ikke rigtigt se hvad det er, kritikken konkret er rettet imod. Så jeg må nøjes med at konstatere, at pjecen fra alle de myndigheder og politikere, som MhS har været i kontakt med, er ble-

vet rost for at være en overskuelig og veldokumenteret fremstilling af baggrunden for vore ønsker. Vi skal i den forbindelse huske, at folk der ikke er inde i problemerne til daglig (bl.a. embedsmænd og politikere), skal have sådanne resultater og statistikker præsenteret på en anden måde, end det skal gøres over for veteranejerne. Jeg ser ikke hvad Erik Kristoffersens og Ole Lindbergs helt normale udtræden af MhS' bestyrelse har med sagen at gøre. MhS arbejder uanfægtet videre med problemerne. Dette arbejde er ikke afhængigt af nogen bestemte personer - ikke mindst fordi vi nu har et veldokumenteret og sagligt materiale som støtte i arbejdet! Så det er ganske forfejlet at kalde arbejdet spildt.

Svend Carstensen
MhS' formand

Copenhagen Harbour Open

Fotos: Kai Wredström



62 vogne fylder godt op ved starten på Langelinje.

Jan Rentz-Petersen sender vognene ud på strækningen langs Københavns kajer.



62 biler og 4 motorcykler startede i det københavnske havneløb fra Langelinje søndag den 29. september kl. 11 på den 46 km lange rute langs vandet i Københavns Havn - tilrettelagt af Kim Polte og Claus Neble.

Først ind i Frihavnen til en prøve med stabil hastighed, valgt af føreren, dog max. 50 km/t. Derefter til Palle Murrmanns sports- og gammelbilforretning Daytona i Hellerup. Også der var en lille prøve med præmie. Så 80 meter til den gamle Tuborg-flaske, som stammer fra den store nordiske udstilling i 88 - 1888. Og som for nylig blev dødsdømt, men kort efter benådet. Derfra til Fisketorvet. Igen en prøve, og så videre gennem havnen. Omkring Slusen, Lossepladsen, Skudehavnen og Nokken til det ny kvarter hvor Soyakagefabrikken var. Derefter over Broerne, via Christianshavn til Holmen, Batteri Sixtus, tilbage til Christianshavn og den sidste prøve. 13 spørgsmål, som skulle besvares på stedet. Derpå Christianshavns Kanal og Stanleys Gård, hvor der var aftensmad, fadøl og præmier. En af arrangementets mange frivillige hjælpere passede imens på køretøjerne. Vi overlader ordet til et par af del-

tagerne. Kai Wredström skriver at de to arrangører afsluttede en sæson med mange vellykkede løb med at gemme det bedste til sidst. I sin Ford Anglia havde Kai tre damer som passagerer, Johnna Tietze, Rose Marie Spooner og Jytte Ravn. Johnna Tietze havde aldrig prøvet det før og skriver at det var en positiv oplevelse:

”Jeg kunne ikke forstå at vi skulle mødes så tidligt på Langelinje, men det forstår jeg nu. Vi skulle jo beundre de smukke veteranbiler. Det var en fryd for mig - aldrig har jeg set så mange gamle, velholdte biler som der. Nogle af deltagerne åbnede deres motorhjelme, så vi kunne kigge på motoren - der kunne bruges som reklame for et nyt rengøringsmiddel i TV2's bedste sendetid.

Vi fik en fin information inden turen skulle i gang. Det var da rart at vide, at når der på den udleverede plan stod TH - betød det at vi skulle dreje til højre!

Det var en dejlig tur, og som indfødt

københavnervik fik jeg set så meget, jeg slet ikke kendte til.

Det var også sjovt at køre med Kai (og han er den fuldendte gentleman, så vi manglede hverken drikke eller søde sager). Vi fik en del opmærksomhed på grund af at han havde 3 damer med. Som jeg sagde til nogle af dem der kom med kommentarer: Misundelse er en grim ting.

Konkurrencerne var gode og spændende, og igen fik jeg lært ny ting. Det er bare dejligt.

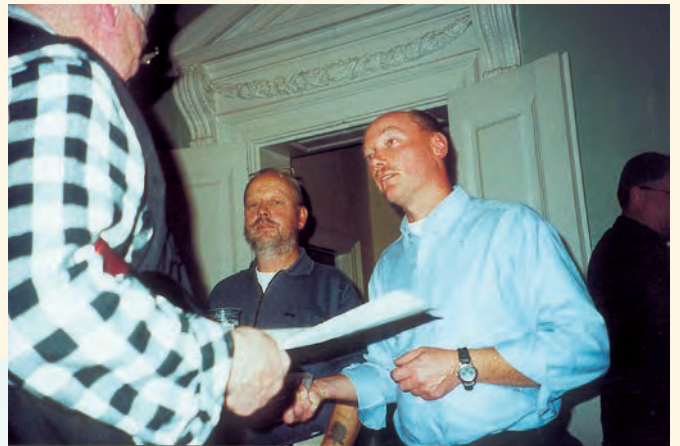
Vi sluttede med dejlig mad, og Claus var en rigtig god fortæller. Vi fik en masse informationer om huset vi spiste i. Alt i alt en dejlig dag - hvor var jeg dog træt! Men får jeg mulighed for at deltage en anden gang vil jeg gøre det med glæde.”

Løbet sluttede ved Christianshavns Kanal, hvor kirkerne på Christianshavn har fælles menighedshus, Stanleys Gård.



Fisketorvets udsigtsplatform kan bruges til meget. Deltagerne spiser her polser. I forgrunden Jytte og Ole Nordlunds Morris 8 1938 saloon. Derefter Jytte og Rimmi Tschernjas Morris 8 1938 tourer og Jørn Wennergrens Ford T-Bird 1957. Alle venter på at deltage i en prøve.

En af præmietagerne var Erik Bjerring (det ternede ærme), som får præmien overrakt af Claus Neble og Kim Polte.



Erik Bjerrings imponerende 12-cylindrede Cadillac 1931 limousine.





Ak ja -Ak ja.

Fredag d. 20. september kl. ca. 21.30 blev jeg ringet op af en medarbejder ved Copenhagen Adventure, den institution der arrangerede Kulturnatten i København d. 11. oktober 2002, om det var muligt at udstille nogle veteranbiler i anledning af at det var 100 år siden den første automobiludstilling fandt sted i Odd-Fellow Palæet. Odd-Fellow Palæet ville blive åbnet for publikum den aften sammen med andre palæer i Bredgade, så man forventede at særdeles mange mennesker ville passere vore biler.

Bilerne skulle naturligvis udstilles i gården til Odd-Fellow Palæet, som havde accepteret dette, og Palæet var i øvrigt imødekommende med at rette projektørerne ind så de belyste vore biler, og ikke facaderne som de var indstillet til, samt sørge for at de biler som ikke kunne fjernes samme aften kom under tag natten over.

Copenhagen Adventure institutionen beklagede at være så sent ude, så de kunne desværre ikke hjælpe økonomisk, da alle midler var opbrugt til de mange foretagender der allerede var planlagt, Odd-Fellow Palæet ønskede heller ikke at deltage da det ikke var deres arrangement.

Besyderligt at dette historiske 100 års jubilæum er blevet forbigået i stilhed af bestyrelsen.

En henvendelse til Kaj Dyring Larsen om klubben var interesseret i dette arrangement, skulle naturligvis forelægges bestyrelsen. Samtlige medlemmer jeg har talt med om sagen bifaldt det, og syntes det var en god ide.

Der er naturligvis nogle udgifter ved sådan et arrangement, jeg havde fået et foreløbig tilsagn fra F.D.M. om at låne deres Oldsmobile fra 1902, men den var desværre blevet lukket inde, så enten skulle muren rives ned eller vognen skulde skilles ad (meget

smart). Jeg fik imidlertid oplyst at firmaet Andersen og Martini også havde en Oldsbile fra ca. 1902. Men så langt nåede jeg desværre ikke.

Disse biler skulde hentes på en trailer. Swiften fra Helsingør blandt andet. Vi var så heldige at have en plakat fra udstillingen i 1902 i meget smukke farver som vi kunne få genoptrykt for 25 kr. pr. stk. Rørende billigt. Lidt godtgørelse til de medlemmer der stillede med deres biler, som fejlagtigt er nævnt som bespisning og andre udgifter til evt. annoncering i dagbladene.

Men nej - selv om en del af bestyrelsen syntes det var en meget god ide med at vise ansigtet i den anledning ville man ikke deltage økonomisk. Hele arrangementet vilde max koste ca. 8.000,00 kr.

Den eneste virkelig positive af bestyrelsen var Kaj Dyring Larsen. Tak Kaj.
Kurt Skov

En ansøgning løber af sporet...

Bestyrelsen er ikke ufejlbarlig - Men i denne sag er Kurt Skov nu heller ikke uden skyld.

Først en beklagelse over at bestyrelsen har overset 100 års jubilæet for Danmarks "Første Internationale Automobil- Motor- og Cykeludstilling" der blev afholdt i dagene 9.-16. marts 1902 i Odd-Fellow Palæet. Dette skete på trods af at DVK sammen med Ole Sommers Bilmuseum og Historisk Motor Sport faktisk deltog med en fin udstilling på omkring 40 veteranbiler ved Biler i Bella den 14.-17. Marts 2002, hvor Bella Centeret bl.a. i pressemeddelelserne fokuserede på "100-års jubilæum for danske biludstillinger markeres på Biler i Bella 2002".

Dernæst en tilkendegivelse af stor respekt for Kurt Skovs indsats med adskillige fine arrangementer der gennem tiden har præsenteret klubben på bedste måde.

Årsagen til afslaget skal findes i en for sen og ganske mangelfuld ansøg-

ning. For sen da den ikke kunne nå at få en ordentlig behandling på et af de månedlige bestyrelsesmøder, og for sen da arrangementet ikke kunne nå at blive annonceret i Veteran Tiden. Mangelfuld fordi den ikke knytter 100- års jubilæet til Odd-Fellow Palæet, og mangelfuld fordi den kun omtaler trykning af et ukendt antal plakater til en ukendt pris, samt bespisning af et ukendt antal mennesker til et ukendt beløb.

Havde vi modtaget en ansøgning med en beskrivelse af arrangementet, som den Kurt Skov gengiver i sit indlæg, havde svaret været et ganske andet.

Kurt Skov mener at vi blot kunne have ringet og spurgt. Jeg mener, at hvis man vil have bevilget penge, er det mindste man kan gøre at skrive en ordentlig ansøgning. At Kurt Skov mestrer den kunst, fremgår af indlægget, der kun mangler et budget.

På det foreliggende grundlag måtte vi lade følgende indgå i overvejelserne:

· At formålet med Kulturnat arrangementer (der arrangeres over hele landet af handelsstandsforeninger i samarbejde med kommunerne) er at styrke handel og turisme. De må derfor betragtes som kommercielle arrangementer. Der entreses med alskens underholdning for at trække folk til, og vi bliver ofte opfordret til at deltage i sådanne arrangementer. - Tit med forventning om, at vi stiller op gratis. Og selvfølgelig vil vi gerne vise vores køretøjer frem og derigennem promovere vores hobby. Men skal andre 'tjene' på det, er det mindste vi kan forlange et glas øl, en pølse eller en hund til benzin. Ligeftrem at begynde at betale for at deltage i sådanne arrangementer ville være et skråplan.

· At ansøgningen hovedsageligt gik på bespisning af deltagerne.

· At plakattrykning normalt er kostbart.

· At arrangementet fik en ringe reklamевærdi, da der med den korte tidsfrist ikke kunne skabes den fornødne omtale.



· At markeringen af 100 års jubilæet ville drukne i Kulturnattens mange andre aktiviteter.

Ved efterrationalisering kan det konstateres at den omtalte plakat, der var tænkt genoptrykt i forbindelse med arrangementet, stammer fra den konkurrerende anden danske biludstilling, arrangeret af Dansk Automobil Klub og Industriforening i april 1902. Selvom den er flot, ville det have været en historisk fejl at benytte den i Odd-Fellow Palæet!

Vi er i bestyrelsen opmærksomme på, at der hersker nogen uklarhed om, hvilke regler der egentlig gælder for tilskud og arrangementer. Men som omtalt i forrige nummer har vi gennemarbejdet dem grundigt, og de vil blive bragt her i VT i løbet af vinteren. For fremtiden vil de også være at finde i vores medlems- og køretøjsliste, der forventes udvidet til ligefrem at blive en håndbog for DVK-medlemmer.

Peter Løvstrøm Sørensen

Et lille PS fra redaktionen: Veteran Tidende omtalte faktisk de to første biludstillinger i artiklen om KDAK i begyndelsen af 2001. Og gengav den omtalte plakat. Det var ved 100-året for KDAK's stiftelse - men altså et år før 100-året for de to første biludstillinger.

Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Mærke
Dorte	Poulsen	Forumvej 26, Alslev	6800 Varde	7526 9947	Ford A
Hans	Post	Uglekær 26	6200 Aabenraa	7462 7414	Vespa
Peter Wenzel	Christoffersen	Hedegade 88	4000 Roskilde	4632 1095	Rover 3500
Agneta og Søren	Hammer	Mackumsgatan 4	SE-30235 Halmstad	+46 35140523	MG B GT
Jørn	Wennergren	Søborg Hovedgade 150	2860 Søborg		
Jørgen	Morsing	Skovhusvænget 9, Yderholm	4632 Bjæverskov		
Stig	Pedersen	Amaliegade 11, st.	1256 København K.	3316 1694	Mercedes-Benz 190 SL
Thorbjørn	Dahl	Falkevej 4	8210 Århus V	6061 6461	VW Type 1 1200
Henrik	Jensen	Kattingevej 12, Herslev	4000 Roskilde	4640 2970	Triumph Spitfire Mk. II
Benny	Jensen	Højvangsvej 33 B	9400 Nr. Sundby	2076 1924	Yamaha YR 2
Christian	Helmer	Classensgade 38, 1. th.	2100 København Ø	3542 4434	Rover 3500
Kim	Pilgaard	Vingårds Alle 49	2900 Hellerup		
Jørgen	Kristensen	Linien 23	5683 Haarby		
Lennart	Kirchheiner	Holtenevej 9	4230 Skaelskor	2232 1824	Alfa Romeo Spider
Lasse	Johansen	Vesterby Torv 5, 1. dør 2	2630 Taastrup	4371 5118	VW Type 1 1303
Peter	Mottlau	Karvangen 46	2820 Gentofte	2061 9904	Austin Cambridge A 55
John	Bach	Kærbybrovej 4	8983 Gjerlev	9855 0022	Bentley T 1
Inger-Lise	Bach	Kærbybrovej 4	8983 Gjerlev	9855 0022	Borgward Isabella
Ellen Margrethe	Kallehave	Gl. Kirkevej 34	8700 Horsens	7565 0182	Mercedes-Benz 350 SLC
Ame Juhl	Nielsen	Søparken 9	8660 Skanderborg	8657 1877	Mercedes-Benz 190 SL
Knud	Levinsohn	Havndalvej 11	2770 Kastup	3550 6640	
Anna	Hansen	Hospitalsgade 21	7323 Give	7573 1480	Ford Taunus
Jim	Hansen	Florvej 1, 1	4440 Mørkov		
Jonny	Paulsen	Jomfrust 3 A	6400 Sønderborg	7443 4353	Ford A
Helgi	Andersen	Skovvangsvej 63	3660 Stenløse		
Finn	Jensen	Solskrænten 2	6310 Broager	7444 0014	Yamaha SX 650
Claus Bo	Nielsen	Gribskovvænget 40 E, Gadevang	3400 Hillerød	4825 0151	MG TC
Christia	Wilken-Jensen	Nygade 10	4220 Korsør	5837 0700	FIAT 124 Spider
Jan	Hjort	H.V. Rørstedsvej 7, 2. th.	2460 Sydhavnen		
Knud	Krake	Norrevangen 24	5000 Odense C	6614 0545	Mercedes-Benz 230 SL
Per	Frimor	Østerled 2, St. Ladager	4623 Lille Skensved	4030 4421	Volvo 544 Sport
Heine	Hansen	Stationsvej 21	4241 Vemmelev	5838 3111	Ford A
Thomas	Bendixen	Christian X Alle 6, 4. tv.	2800 Lyngby	4593 4035	
Dan Munkholm	Andersen	Degnemose Alle 14A, 1. tv.	2700 Brønshøj	2827 5233	
Steffen	Köhler	As Hedevej 2	7130 Juelsminde	7569 0324	Jaguar E-type
Lorena M. G.	Bustamante	Banevolden 44, 3. lejl. 26	2500 Valby		
Bjame	Rasmussen	Kokskovvej 20	5750 Ringe	6262 5859	International Harvester Scout 800
Erik	Jensen	Engumvej 152	7120 Vejle Ø	7589 6149	Ford A
Carsten Skovgaard	Vogel	Kærvej 1, Vindinge	4000 Roskilde	4636 9482	VW 1500
Steen Friborg	Henningsen	Nybolle Vad 5	2630 Taastrup	4352 2270	Willys MB
Jens	Thøgersen	Grønstræde 5, Ell. Mark	4573 Højby Sj.	5930 6899	Ford V8
Hans Verner	Nielsen	Lærkevej 4	3000 Helsingør	4920 0460	Triumph TR 4 A
Danny	Petersen	Kongehusvej 18, kl. tv.	6000 Kolding		
Bent	Jensen	Vestergårdsvej 38, Lunde	5450 Otterup	6595 5494	
Christian	Vinkler	Grønnevej 128 A	2830 Virum	4583 2101	
Hanne S.	Gottfredsen	Falkonervænget 27, 1. th.	1952 Frederiksberg C		
Allan	Christensen	Skotteparken 18	2750 Ballerup	3860 1718	Land Rover 88
Søren Wagner	Homaa	Klostertorvet 4	8000 Århus C	8611 0207	Mercedes-Benz 250
Jesper	Birkely	Åløkkevej 41	5800 Nyborg	6536 2063	Morris Minor 1000 Super



Det seneste nyhedsbrev fra Motorhistorisk Samråd indeholder en del stof vedrørende MhS' årsmøde den 16.11.2002. I det følgende bringer vi et sammendrag af punkterne i nyhedsbrevet. Hele nyhedsbrevet kan ses på MhS' hjemmeside:

www.motorhistorisk.dk

Årsmødet

Tre klubber søger optagelse i MhS: Club Corvette Danmark, Lotus Klub Danmark og Opel GT Klub Danmark. Samtidig er to klubber udtrådt, idet American Dreamers reelt er opløst, og Citroën HY Klub er sammenlagt med Dansk Citroën Klub.

Bestyrelsen indstiller, at kontingentet nedsættes fra 7,50 kr. pr. medlem til 6,50 kr. pr. medlem, idet de planlagte aktiviteter kan afholdes med det nedsatte kontingent.

Den varslede miljøpjece er færdig og vil blive præsenteret på årsmødet. Den er en let læst gennemgang af håndteringen af gamle stumper m.m. på en miljømæssigt forsvarlig måde + en praktisk vejledning til brug i værkstedet. Pjecen trykkes i et beskedent oplag, men med mulighed for flere, hvis klubberne ønsker at bestille den. Den vil også blive lagt ind på Samrådets hjemmeside i en form, der er let at udskrive.

Et punkt på dagsordenen er „Samrådets mål og indsatsområder“. Baggrunden er, at bestyrelsen ønsker en debat om Samrådets mål og det kommende arbejde, og hvordan arbejdet skal prioriteres. Sammen med indkaldelsen til årsmødet udsendes en oversigt over mærkesager for ejere af historiske køretøjer.

MhS og KDAK Classic

Fra flere sider er dette initiativ kommenteret, og generelt har man udtrykt støtte til det arbejde der gøres i Motorhistorisk Samråd samt undret sig

MhS Nyhedsbrev 3/2002 - Sammendrag

over ”behovet” for dette nye forum. I MhS' bestyrelse er der enighed om, at initiativet også skal ses fra den positive side, og man ønsker de nye aktører velkomne ud fra devisen: ”Det er godt, at der er nogle, som vil yde en indsats for at fremme vores fælles interesse”.

Det nye initiativ kan ikke optages i MhS, da KDAK Classic bevidst ikke er organiseret som en forening med vedtægter, valg etc. Det er dog bestyrelsens helt klare mål at fortsætte det gode samarbejde, der allerede er etableret med de to initiativtagere, og den vil også fremover sikre, at der arbejdes imod fælles mål og med fælles argumentation.

MhS konkluderer i nyhedsbrevet: „Vi byder med andre ord KDAK Classic velkommen på banen og ser frem til en positiv og konstruktiv dialog om koordineringen af den indsats, vi begge hver især har forpligtet os til at få udført“.

Statistikken om de 10 mest solgte biler i 1967 og 1977

Efter tabellerne i sidste nyhedsbrev har Volvo Amazon Klub Danmark påpeget, at klubben har 55 medlemmer, der ejer en Volvo Amazon fra 1967 (efter Danmarks Statistiks oplysninger var der pr. 31.07.02 kun indregistreret 9 stk.!). Desuden kan der være flere Amazoner uden for klubben. Klubben anfører som årsag til denne afvigelse, at der nok er mange Amazoner, der er indregistreret som Volvo 121, Volvo 122S og Volvo 123GT.

MhS' bestyrelse havde en formodning om, at statistikken måske ikke var helt præcis, men ikke at afvigelserne kunne være så store. Konklusionen er derfor, at især de meget små tal for nogle af de 10 mest solgte biler i 1967 må tages med et stort forbehold. Det samme gælder statistikken fra 1977.

Mangelsreglerne ved køb og salg af brugte køretøjer og dele hertil

MhS fik i 1998 af advokat Anders Aagaard udarbejdet et notat om man-

gelsreglerne ved køb og salg af brugte køretøjer og ”stumper”. Notatet blev udsendt til klubberne og samtidig lagt ind på hjemmesiden.

MhS har i lyset af, at der i år er gennemført ændringer i købeloven, bedt advokat Anders Aagaard om at redegøre for, hvilke konsekvenser dette måtte have for privates handel med biler og dele. Konklusionen er følgende: „Notatet om handel med ”guldklumper” og andet skrammel omhandler ikke forbrugerkøb, men kun den situation, hvor ikke-erhvervsdrivende handler med sligt, og de nu gennemførte ændringer i købeloven begrundes derfor ingen ændring i notatet“.

Der er lagt en meddelelse herom ind på hjemmesiden.

Ny redaktør af Nyhedsbrevet søges!

Med dette nummer af MhS' nyhedsbrev takker Ole Lindberg af. Han var initiativtager til nyhedsbrevet i 1994, og han har været den bærende kraft siden, men han ønsker ikke genvalg til bestyrelsen.

Han bemærker til afslutning bl.a. følgende:

„Bestyrelsen arbejder på et offensivt ”indspark” i den politiske debat om veteranbevægelsens mærkesager for at vi ad den vej kan få løftet vores interesser ud af enkeltsagernes tågeslør og op i nogle generelle overvejelser om vores hobbys kulturelle betydning.

Kort sagt: Der sker hele tiden noget! Det er ikke det samme som, at tingene ikke kan gøres hurtigere og bedre eller på en anden måde. Det er baggrunden for, at jeg har ønsket at lade nye kræfter komme til efter 9 år i redaktør- og sekretærstolen.“

Dermed opfordres også folk, der er interesseret i at deltage i arbejdet med nyhedsbrevet, til at lade høre fra sig til MhS. Det er ingen betingelse at man også er/skal være medlem af MhS' bestyrelse.



Nostalgiske smøremidler

Både som et journalistisk princip og efter bitter erfaring her i Veteran Tidende skyr vi tekst-reklame. Noget andet er forbrugeroplysning. Så det vil jeg kalde følgende:

Hvem af os ældre har ikke efterlignet motorsportens mænd og rundsmurt eller skiftet olie med et af de fabrikater de brugte. Elektrol, Duckham, Castrol i rigtige blikemballager. Eller begæret en tt-styrthjelm med deres reklame på.

Jeg har i hvert fald. Mit hofmærke var Castrol, men i mange år har det været svært eller umuligt at få de gammelkendte varer. Castrol i Danmark koncentrerede sig om industrikunder. Nu er det anderledes.

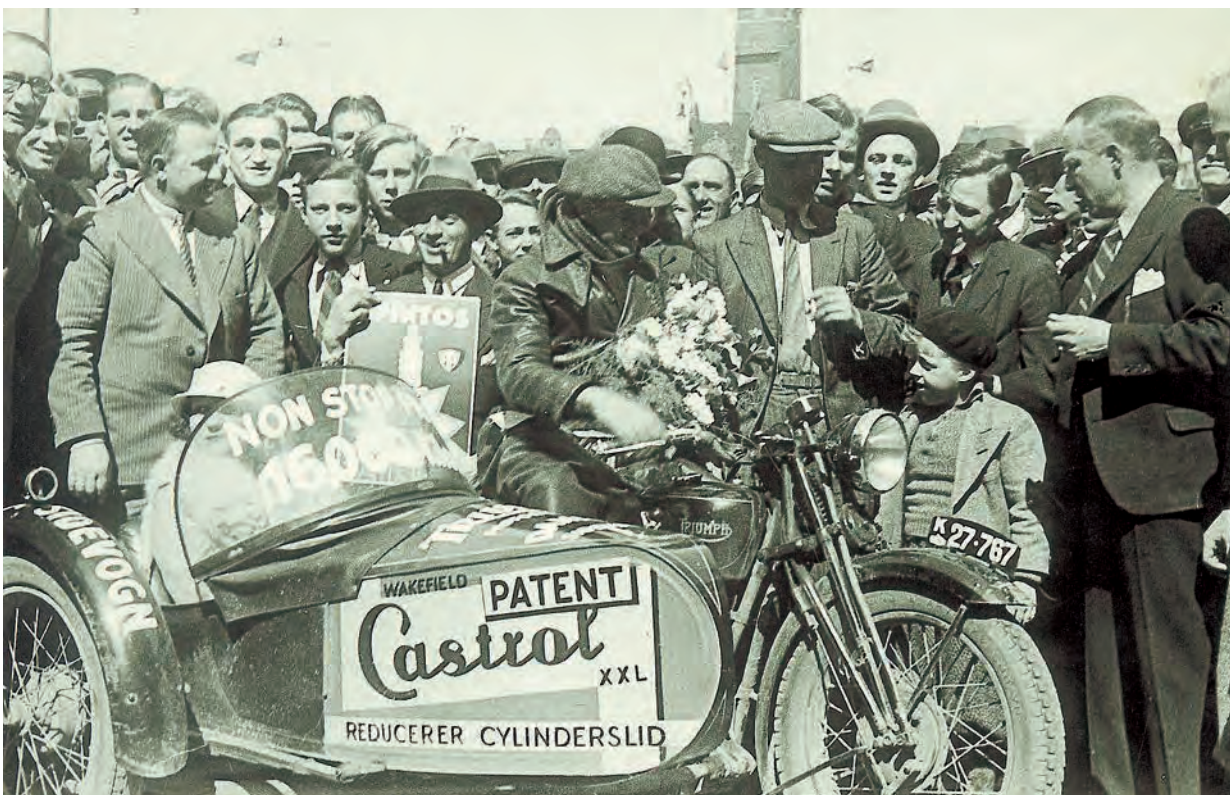
Nærmest på hobbybasis dannede Roar Eriksen for et par år siden et lille firma, Vantage, der begyndte at handle med Castrols produkter. Først nogle få, men for nylig er det lykkedes at få et stort sortiment.

Ud fra devisen at man skal smøre med det fabrikken oprindeligt har anbefalet. Men foruden smøremidler drejer det sig om bremsevæske, kølevæske, benzintilsætninger, støddæmperolie osv.

Sammenhængen er at når Castrol la-

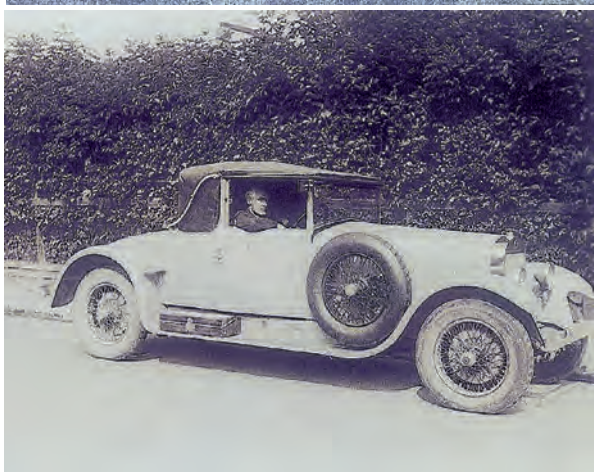
der en vare udgå, overtager det uafhængige selskab Castrol Classic Oils UK rettigheder og formler, og fortsætter fabrikation og markedsføring af det ønskede sortiment. Med behørig hensyntagen til nyere viden. Herhjemme er så Vantage efter aftale med Castrol Danmark ene-importør. Den landsdækkende forhandling er delt mellem Roar Eriksens egen bopæl i Nordsjælland og Henning Hjorth i Bagenkop med underforhandlere.

oer



Sven Brasch og bilerne

I disse dage åbner Kunstindustrimuseet i København en stor udstilling af tegneren Sven Brasch' arbejder, og samtidig udkommer en bog om ham, forfattet af Peter Holst Eriksen.



Sven Brasch var i første totredjedel af sidste århundrede en af Danmarks originaleste og eleganteste tegnere, mest kendt for sine teater- og biografplakater og forsider til bladene Vore Damer og Vore Herrer. De gjorde ham beundret langt uden for landets grænser. I mange år var Sven Brasch også medarbejder på først Blæksprutten, senere Svikmøllen.

Da han jo ikke var medlem af Dansk Veteranbil Klub kan vi ikke bringe ham i serien med "vore" biltegnere. Men biltegnere var han også, og dertil en passioneret bilist, som det fremgår af vores fotografier. Han begyndte med Citroën og Renault, små modeller og i hvert fald den ene knaldrød, avancerede til noget så ædelt som en Delage cabriolet, og endte på sine gamle dage med en VW. Han fik også i 1930 en stor Talbot som betaling for arbejder i Frankrig. Den har vi desværre ikke billede af. Gerne kørte han mellem villaen i Hellerup og sommerhuset ved Udsholt Strand på Kattegatkysten - men ikke i regnvejr, han kunne ikke lide af bilen blev våd. Personligt var Brasch en elegantier, der hængede om sin fysiske form og som 50-årig svømmede og løb lige så hurtigt som da han var ung - og vejede det samme.

Meget kort fortalt var Brasch født i Borup i 1886 som søn af en malermester. I stedet for studentereksamen tog han præliminæreksamen med tre sprog plus tillægseksamen i klassiske sprog - og det foregreb at han blev særdeles internationalt orienteret og havde ophold i USA, Italien, Tyskland og især længe i Frankrig, hvor han i Paris opnåede at blive medarbejder på det berømte vittighedsblad Le Rire, blev medlem af Société des Artistes Humoristes og Union Internationale des Beaux-Arts et des Lettres og udstillede på Salon des Humoristes. På en international udstilling i Paris i 1925 fik han guldmedalje for plakater.

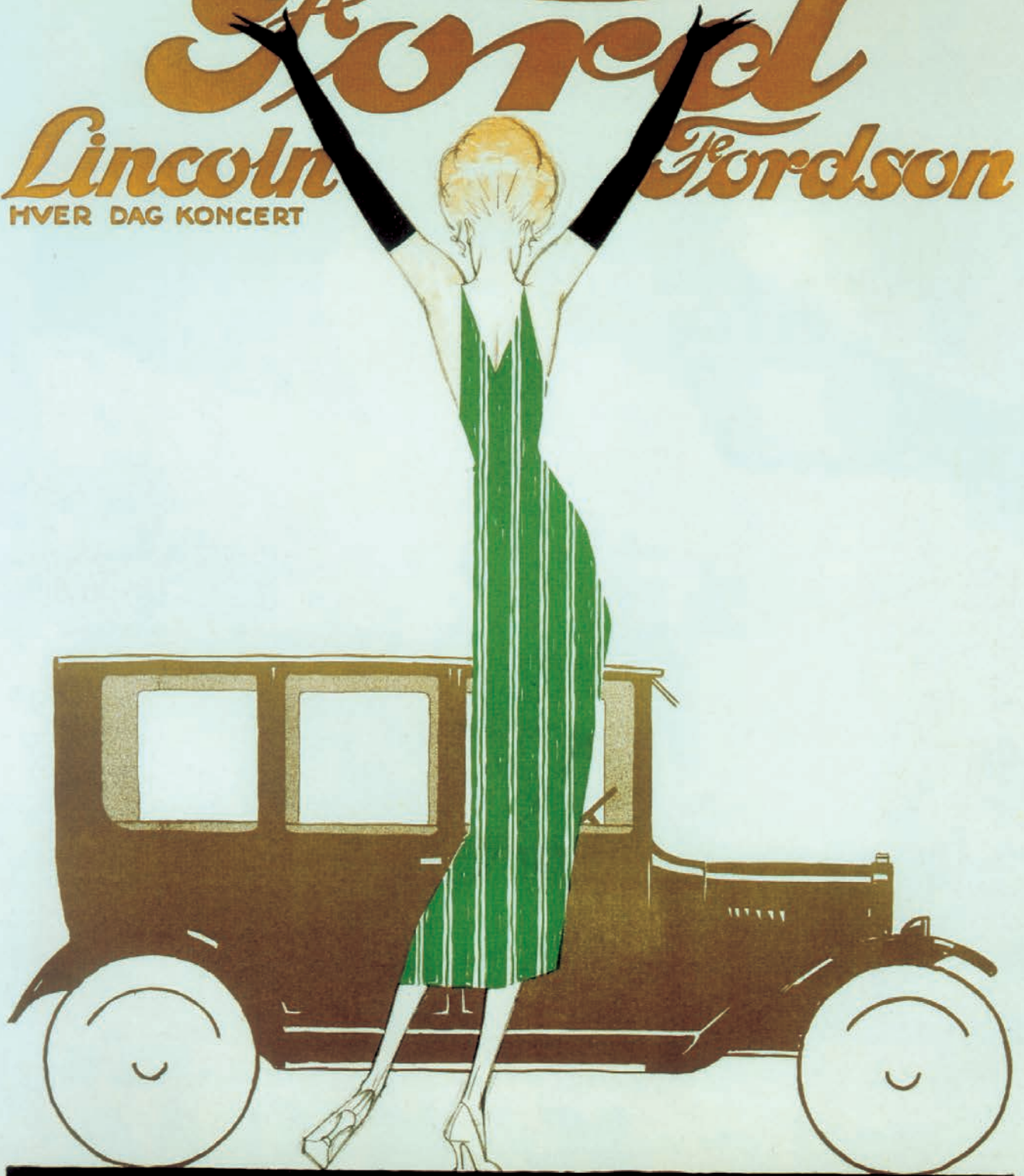
Musikken var Sven Braschs store interesse og han var en habil pianist. Ja, han mente selv at han ikke bedrev tegnekunsten af en dyb, indre trang, men kun at den var et erhverv der skaffede ham økonomisk baggrund for at nyde livets goder og dyrke musikinteressen. Men det var nu tegningerne, der bragte ham anerkendelse i mange lande. Sven Brasch døde i 1970 i en alder af 84 år.

Bogen om Sven Brasch er på 384 sider, med over 300 illustrationer, og koster kr. 399. Nyt Nordisk Forlag. Udstillingen i Kunstindustrimuseet i København er åben fra 15. november til 2. februar. Tak til sønnen Sten Brasch for tilladelse til at bruge illustrationerne.

oer

AUTOMOBILUDSTILLING
INDUSTRIBYGNINGEN • 5-14 JANUAR

The Ford
Lincoln **Fordson**
HVER DAG KONCERT



KØBENHAVNS AUT. FORHANDLERE :
F. BÜLOW & CO
A/S CYCLONE

SCANIA-VABIS
& RAADVADDAM A/S
A/S TROLLE & YDE



Thunderbird træf i Kværkeby

Søndag d. 25. august ringer min telefon ved 19-tiden. Det er Preben Boisen fra mødested Kværkeby. Han fortæller mig, at han meget gerne vil holde en temaaften om Thunderbirds på næste klubmøde d. 17. september, og om jeg kunne tænke mig at prøve at samle nogle Thunderbirds til denne anledning.

Til det svarer jeg, at det vil jeg naturligvis meget gerne prøve på, hvorpå Preben nærmest henkastet siger, at han altså skal give Veteran Tidende besked indenfor en time, så vi skulle gerne have en fast aftale.

Det kalder jeg at få kniven på struben, men jeg indvilliger selvfølgelig med et smil i at tage udfordringen op. Sådan en lejlighed kan man ikke lade gå fra sig, vel?

Fat i listerne over Thunderbird-ejere i DVK og andre klubber og så i gang med telefonen. I løbet af den efterfølgende uge havde jeg 12 positive svar

på deltagelse, og yderligere 4 kom til i de følgende uger inden mødet. Ikke så ringe en tilslutning, når der tidligere ikke har været meget samling over netop dette mærke.



Den 17. september oprandt, og vi var 8 Thunderbirds som samledes på Q8 tanken ved Roskilde og i samlet trop kørte ad Ringstedvejen til Kværkeby. I Kværkeby stødte endnu 3 Thunderbirds til, så i alt 11 biler var med til at udfylde Prebens temaaften.

Og det var en meget interessant og

vellykket aften. Historien om Thunderbirdens glansperiode 1955 til 1966 blev først ridset op, og derefter fortalte hver enkelt ejer om netop sin bil. Og lidt show blev det også til da reg-

nen varslede sit komme, for så skulle kalecherne på de åbne biler jo op, og det er virkelig et skue at se på. Heldigvis kunne vi på denne aften fremvise alle de forskellige modeltyper indenfor perioden, dækkende de 4 generationer 1955-1957, 1958-1960, 1961-1963 og 1964-1966, så jeg tror alle kunne drage hjem med en udvidet viden om Thunderbirden og ikke mindst glæden over at have mødt nye og interessante mennesker.

Tak for den dejlige opbakning, og ikke mindst tusind tak til Preben for en dejlig aften. Jeg er glad for jeg tog udfordringen op. Det er ikke sidste gang vi ses i Kværkeby.

Per Lumholtz



Et rids over Thunderbirdens glansperiode 1955 til 1966.



Designerne hos Ford i Detroit gik i begyndelsen af 50'erne og legede med en helt ny bilmodel, som de mente kunne være fremtiden, men de anede ikke hvornår og hvordan de skulle få den præsenteret for ledelsen.

I 1953 var Fords direktør i Paris for at overvære Pariser Bilsalonen. Her fik han bl.a. præsenteret GM's showcar, en Corvette, og han spurgte naturligvis straks sin chefdesigner hvorfor Ford ikke havde en bil, der kunne tage konkurrencen op.

Jamen, det havde de jo! Prototypen af bilen blev præsenteret, og Fords ledelse var begejstret. Det blev øjeblikkelig besluttet at sætte bilen i produktion, og i februar 1954 blev den 2-personers Thunderbird vist for publikum på Detroit Autoshow. Og publikum var ellevilde med bilen, hvor designet og ikke mindst V8-motoren og de eldrevne ruder var kraftige salgargumenter. I september 1954 kom bilen på gaden og solget toppede alle forventninger til en så anderledes bil. Trods en del mangler, som blev søgt udbedret i de følgende år, var succesen i hus. "Babybird" var født.

Imidlertid begyndte køberne at stille krav om mere plads i bilen, så man også kunne have sine børn med. Ford udviklede og præsenterede som 1958-model en større bil, der blev døbt "Squarebird" pga sit meget kantede tag. Denne model sikrede Ford en endnu større succes, idet salget det første år tangerede salget af den foregående models tre års salg. Det sportslige image var bibeholdt, og modellen fortsatte Fords krav om opfyldelse af tre kriterier, nemlig design, kvalitet og ydelse. Modellen forblev stort set uændret i perioden 1958-1960. Ford ville også med på rumalderbølgen, og Fords designere frembragte en meget raketagtig bil, som imidlertid in-



1956

den introduktionen blev meget modificeret. Så i 1961 præsenteredes en helt ny model Thunderbird, som bl.a. på grund af forskærmens form af en patron blev kaldt "Bulletbird". Denne model blev dog ikke helt den samme succes, selvom sportslighed stadig var kendetegnet for Fords ide med Thunderbirden.

Truslen mod Thunderbirdens fortsatte succes kom nu fra egne rækker. Udviklingen af Ford Mustang satte helt andre normer for det sportslige, så Ford indså at Thunderbirden måtte finde en anden niche. Derfor blev der med introduktionen af generationen 1964-66 satset mere på det luksuøse udstyr og på komfort. Med denne generation, som blev kaldt "Flairbird", ophørte også Thunderbirden som cabriolet, idet USA's nye sikkerhedsnormer gjorde det for kostbart at udvikle en sikker bil, og kunderne valgte også efterhånden modellen fra til fordel for air condition.

Thunderbirden fik først senere i 80'erne igen rigtig succes som en "Aero-bird", men det er en helt anden historie.

Per Lumholtz



1960



1961



1966

Bare for et syns skyld

Af Tómas Fjalldal

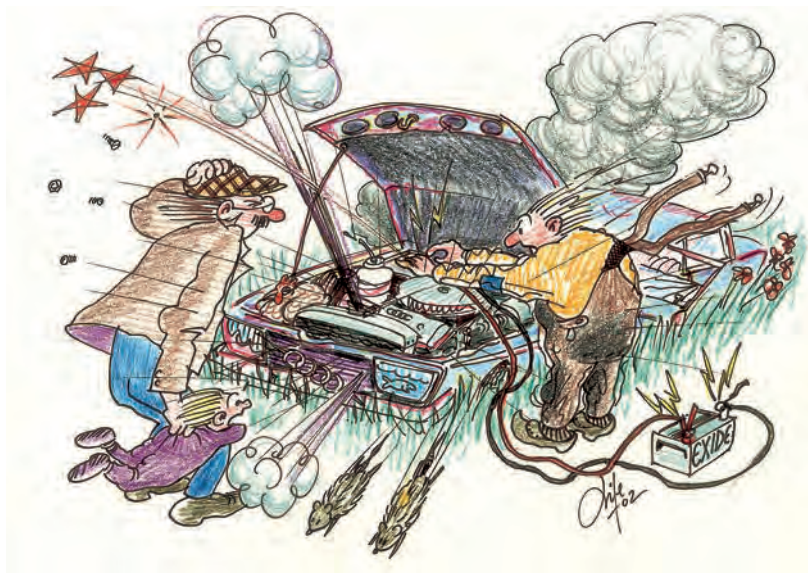
I det følgende kan beretningen om skuffelser, optimistiske annoncer, sjældne reservedele og gamle bilers synspligt læses. Hele balladen startede reelt med, at min veteran skulle synes. Det mente de stedlige myndigheder i hvert fald og de havde ved flere lejligheder gjort skriftligt opmærksom herpå.

Det var grund nok for mig til at søge de helt vildt sjældne reservedele, jeg manglede til min Audi 100 Coupé S. Dem jeg spurgte, kom dog ofte med et høfligt, men lidt afvisende svar med "Det-er-jo-helt-umuligt-drop-bilen-og-køb-en-anden"-undertoner. Så let giver jeg dog ikke op, og så mig i stedet om efter en hel bil, jeg kunne snuppe dele fra. Via en rubrikannonce i Den Blå Avis fandtes et brugbart køretøj. Troede jeg i hvert fald.

Gennem en søn, hvis far havde det eftersøgte køretøj, troppede jeg op på en adresse i det sjællandske, som viste sig at have adskillige biler og værkstedsfaciliteter. Formidler, dennes far og et stk. barnebarn opsøgte i fællesskab køretøjet.

Omkring et hushjørne skulle det meget roste automobil stråle i al sin glans, men skuffelsen var total. Et komplet lig udi automobiler viste sig for mit åsyn. Nu kunne jeg have spurgt, hvorfor de endnu ikke havde foretaget jordpåkastelse, men jeg har lært at biler kan være i bedre stand end de umiddelbart giver indtryk af. Vognen så dog rædselsfuld ud, lige meget hvor man kiggede. Interiøret gav kraftige, ubehagelige minder om kompost-dufte og skraldevogne på varme sommerdage og passede egentlig perfekt til bilens udvendige fremtoning. Hvis den bil fik bare så meget som et kofangerhjørne ud over offentlig vej, ville politiet klippe pladerne omgående og sikkert uden at kny stikke føreren en bøde med henvisning til "anstødelig optræden" og "usømmelig omgang med lig".

Nå, vognen så nu heller ikke ud til at



have evne eller vilje til at flytte sig en eneste millimeter. Hjulenes dybe placering i undergrunden gav formodning om at faunaen og køretøjet havde et årelangt intimt kendskab til hinanden. Faktisk så den noget tynget ud specielt bagtil: en åbning af bagagerumsklappen viste, at det var overfyldt med stumper fra en ophugget bil. Umiddelbart synes jeg det var svært at få øje på noget som helst, som overhovedet kunne genbruges, men der tog jeg fejl: Barnebarnet var der som et lyn, fiskede noget op der lignede et slagvåben og gav sig til helt vanvittigt at hamre løs på venstre forhjul. "Nå, det er vist begrænset hvad der kan ødelægges på den bil", tænkte jeg for mig selv. "Der er 4 helt nye hjulkapsler med", sagde sælger, som samtidig nærmest lyste op som en hel lille sol under de mørke skyer, der samlede sig i mit sind. "Han der havde dem, kunne ikke komme af med dem, da alle mente de var værdiløse", fortsatte sælger uddybende. "De passer perfekt til denne vogn", tænkte jeg.

Nå, men forsigtigt spurgte jeg så om noget helt forrykt: "Kan den starte.....?". Alle vidste, at adskillige naturlove skulle brydes før det kunne virkeliggøres, men man ville åbenbart virkelig gerne sælge vognen. "Ja, lad os prøve", sagde sælger optimistisk. Ikke en lyd. Startforsøg 1 virkede ik-

ke, da batteriet var frakoblet. Med det på plads, kom der liv i motorrummet, da benzinen fossede ud af en defekt ledning. På'en igen: Nyt kabel og så var man klar til startforsøg nr. 3. Indrømmet, jeg syntes min fysiske placering foran køretøjet kunne være behæftet med nogen risiko, da jeg ikke vidste, hvad jeg kunne forvente: Ville bilen springe frem på grund af defekt gearkasse? Et kraftigt skridt ud af kørselsretningen skabte den fornødne sikkerhedszone. På min nye lokation mærkede jeg snart en klam hånd tage et kraftig tag i mit højre bukseben i knæhøjde: Barnebarnet var også utrygt ved situationen og stirrede på vognen med slagvåbnet parat.

Nøglen blev drejet og jeg blev ikke skuffet: Et brøl af dimensioner væltede ud af motorrummet og skræmte de tilstedeværende. En kraftig metallisk kværnen sagde, at motoren vist ikke var helt ok og et grådkvalt skrig ved min side i knæhøjde sagde, at jeg ikke fejlbedømte noget som helst. "Vandpumpen virker vist ikke helt.....", sagde sælger, som først efter en tid kunne høre barnebarnets gråd. (Nu kunne jeg jo være begynde at remse op, hvad der heller ikke "virkede" på vognen, men så lang tid havde jeg heller ikke afsat til besøget.) "Nåh, synes du den larmer?", sagde sælger henvendt til barnebarnet. Der kunne jeg have brølt JA til manden, som åben-

bart havde mistet hørelsen indenfor de sidste 2 minutter, men det gråd-kvalte barnebarn svarede som jeg vil-le have gjort. Af hensyn til de tilste-deværendes sindstilstand og fremti-dige høreevne blev motoren slukket. En idyllisk fred sænkede sig atter over kadaveret. “Ja, der blev lavet meget pladearbejde på bilen, så undervog-nen er helt i orden”, snadrede sælger videre. Jeg glemte helt under påvirk-ningen af de sidste minutters indtryk at spørge, hvad det så var for et stort rustrodt hul, der kraftigt gjorde sig bemærket midt på torpedoen. Ude af stand til at overskue det frem-viste køretøjs videre skæbne, spurg-

te jeg i min søgen efter en eller anden belønning for det jeg havde været igennem, til en anden motor, man an-giveligt også havde til salg. “Jo, den ligger vist i graven”, var svaret (Det kunne jeg jo næsten have sagt mig selv). Graven viste sig dog ikke at have det ønskede indhold (Jeg turde slet ikke spørge til hvad der ellers gemte sig dernede), og var i stedet placeret i et tilstødende udhus. Mo-toren var selvfølgelig anbragt bagerst i denne bygning, som de offentlige myndigheder helt sikkert aldrig hav-de hørt om. Men efter fjernelse af di-verse effekter, nåede man frem til det, der skulle have været en gevinst for

aftenens strabadser, men var en stor skuffelse: En stor rusten blok støbe-jern med enkelte anløbne tandhjul på siden, der ikke kunne drejes rundt, var alt der kunne fremvises. Jeg beslutte med et hurtigt “Du har jo mit num-mer.....” at forlade etablisementet og overlade de fremviste objekter til andre Liebhaberere.

“Og hvad så med din bil, som skulle synes?”, spørger læseren. Jamen, det lykkedes skam, men mere herom i en anden udgave af vores allesammens Veteran Tidende.

Alpes Rétro 2002-09-30

Tekst og fotos Hans Geschwendtner

Vi var på ferie i Aix-en-Provence i juli og overværede starten på Alpes Rétro, der er et 1.300 km langt løb gennem Provence og helt op til Alpe d’Huez.

Det var meget store og kraftige biler, der startede fra en central plads, som var afspærret. Der var mange spæn-dende biler imellem. Jeg har blandt andet fotograferet en Citroën og en Peugeot, som jeg fandt helt vidunder-lige (Citroën’en ligner en af de Rosa-lier, der blev kørt udholdenhedsrekord med på Monthléry. Men det kan jo være en kopi. Red.)

Da starten gik kørte bilerne ud i en stor rundkørsel, og allerede der gik det galt med at navigere, for jeg måtte til min kones fryd erkende at alle de biler der kørte forkert havde en mand- lig observatør, mens de der kørte rig- tigt havde en kvindelig navigatør. Og det var ikke få gange vi så den kvin- delige fører forsøge at dreje den rigti- ge vej, men blev meget bestemt „vej- ledt“ af sin mand, hvorefter de drøne- de ud ad den forkerte boulevard. De talte ikke så meget sammen når de kom tilbage til rundkørslen.

Meget underholdende.

Prøv i øvrigt at gå på nettet på www.alpes-retro.com Det er fantastisk flot og spændende.



Morten Qvistgaard

Horsens-bilen GIDEON

– et industrieventyr 1913-20

200 sider, 298 kr.

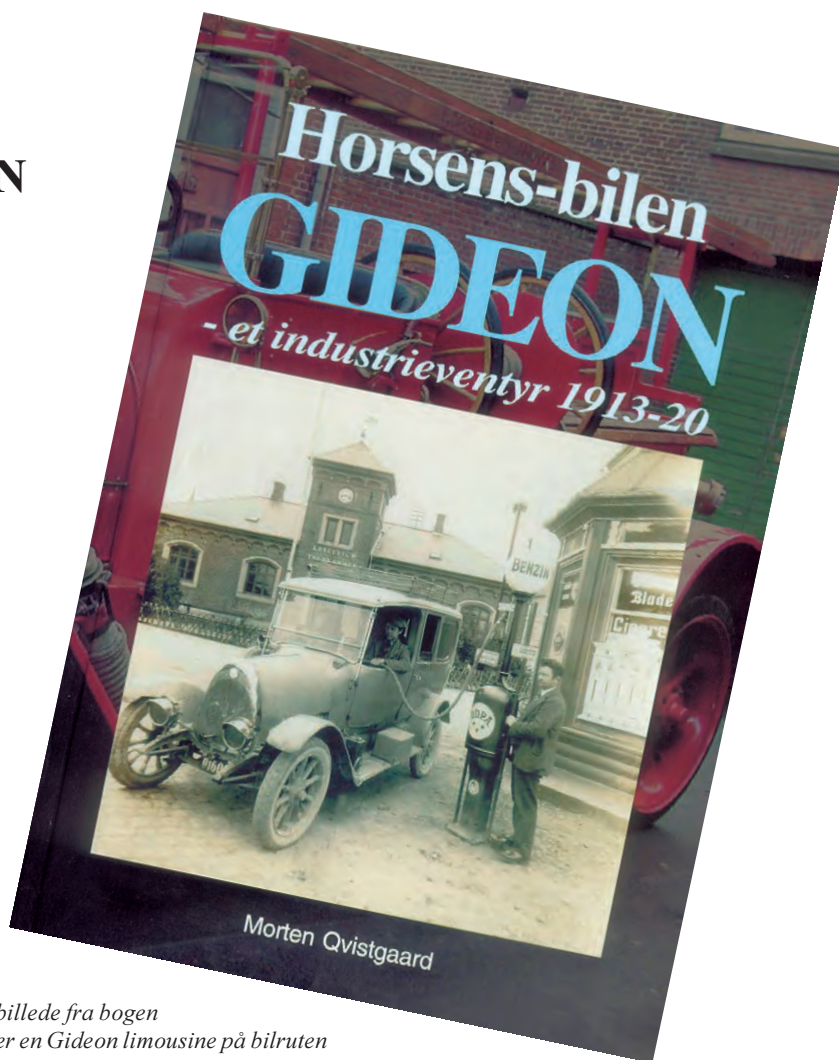
Forlaget Motorploven

På mange områder sammenligner vi danske forhold med svenske, og bryster os, når vi er svenskerne overlegne. Tanken om hvad vi formåede på bilområdet sammenholdt med svenskerne falder mig ind, da jeg sidder med bogen om det danske bilmærke Gideon. Svenskerne gjorde bilmærkerne Volvo og Scania-Vabis verdenskendte, de danske Gideon og Triangel opnåede aldrig svenskernes succes. Spørgsmålet hvorfor må være en del af en merkantil forskningsopgave. I andre brancher indenfor mekanik og elektronik har vi haft større held til at markere Danmark internationalt, skibsdieselmotorer og høreapparater for at nævne noget stort og småt. Men biler – aldrig.

Historien om Gideon er historien om mænd, der troede på bilen som fremtidens landevejstransport, iværksættelse er nutidens betegnelse.

Når bogen „Horsens-bilen GIDEON – et industrieventyr 1913-20“ er blevet skrevet skyldes det flere forhold. Bilfabrikkens tegnings- og billedarkiv er bevaret på Industrimuseet i Horsens, egentlige skrevne beretninger findes ikke i væsentlig omfang i arkivet. Endvidere havde Industrimuseet den rette medarbejder, Morten Qvistgaard, til at gå i gang med opgaven. Qvistgaard baggrund er ideel, elektroingeniør samt veteranbil- og motorcyklemænd med egne gamle køretøjer.

For at sikre sig arkivalier udenfor Industrimuseets regi har forfatteren besøgt byarkiver, Post- og Telegrafmuseet, Carlsberg Bryggerierne, flere brandstationer og brandfolk. Ligeledes er Dansk Veteranbil Klubs billed-



Et billede fra bogen

viser en Gideon limousine på bilruten

Rudkøbing-Lohals, der tankes op i Rudkøbing.

I 1919 opsatte DDP, Det Danske Petroleums Aktieselskab,

som senere ændrede navn til dansk Esso, den første Gilbarco benzinpumpe

hos benzinforhandler Valdemar Nielsen på Gl. Kongevej i København. Formentlig er pumpen kommet til i 1920'erne. Bilen fører sorte nummerplader med hvid skrift, som erstattede de hvide nummerplader i 1921.

Måske har kioskejeren også solgt benzin. Gigaretter kunne man få ved møntindkast i automaten på kioskfacaden. Udover avis- og bladsalg havde disse ottekantede kiosker også OFFENTLIG SAMTALESTATION, her kunne publikum mod betaling få adgang til telefon.

Baggrunden er det lokale toldkammer. Toldvæsenet byggede solidt i landets havnebyer, rødt murværk med sandstensindfatninger ved vinduerne og facadeafslutning med fine murbuer ved tagskægget. Tårnet havde ingen funktion, det skulle alene markere etatens status. På forhavens flagstang højste yngste elev splitflaget på officielle flagedage.

arkiv gennemgået, der har suppleret fabrikkens billedarkiv.

Virksomheden bag Gideon var Rud. Kramper & Jørgensen i Horsens. De to fabrikanter, begge født i 1860'erne, havde lært smede- og maskinfaget, Kramper på en større maskinfabrik, Jørgensen var landsbysmed. I 1894 indgik de kompagniskab og begyndte fabrikation af simple landbrugsred-

skaber. Allerede i 1895 var de i gang med motorfabrikation til brug i lokomotiver, tipvognslokomotiver og mindre skibe. Drivkraft til en bil var derfor noget man havde kendskab til, da fabrikken i 1913 byggede den første bil.

Skønt fabrikken kun producerede biler i syv år, nåede man at levere 177 køretøjer med vidt forskellige karros-

serier, personbiler, droscher, sygebiler, busser, lastbiler, nogle endda med tippelad og påhængsvogn, samt brandbiler, hvoraf tre er bevaret som de eneste Gideon. Bilerne havde forskellige chassisstørrelser og motorer. Hertil kommer et antal elektrobiler leveret til Postvæsenet. Firmaet byggede ikke karrosserier, det overlod man til karetmagere i Horsens og Kolding, desværre findes der ingen detailtegninger af karrosserierne.

Forfatteren har inddelt bogen i kapitler, hvor de enkelte typer beskrives. At man havde visioner om at skabe specielle typer fremgår af stregtegninger i opstalt, der viser dobbeltdækkerbusser, langtømmervogne og auto-traktorer. Noget så specielt som en totakts rotationsmotor fremstillede man som prototype.

Bogen er rigt illustreret med snittegninger af motorer og andre komponenter samt fotografier. En komplet liste over hvilke personer og firmaer bilerne blev solgt til findes også. Af listen fremgår at stat, amter og kommuner var gode kunder. Også inden for andre brancher er det kendt at det offentlige støttede dansk industri.

At man ikke under første verdenskrig manglede ideer til andet drivmiddel end benzin, berettes i et afsnit om ace-



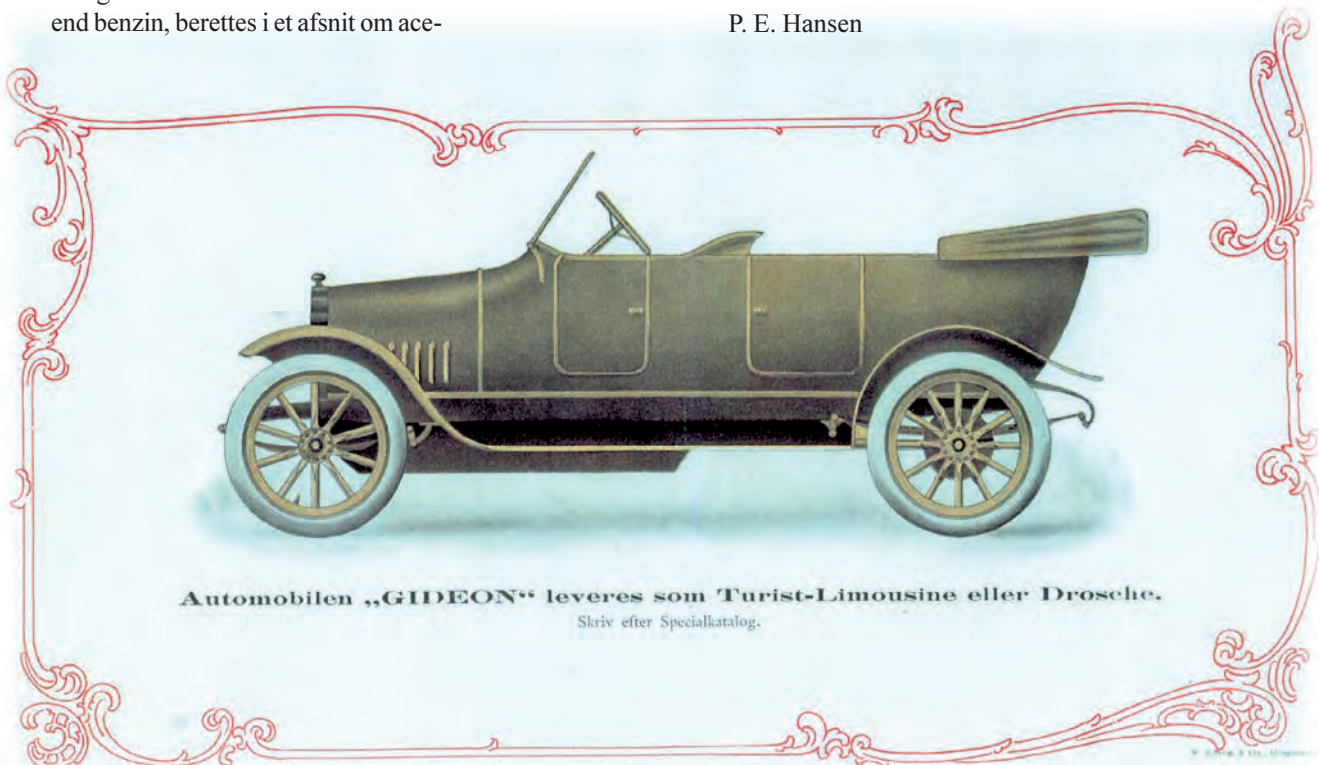
GIDEON brandbil prod. nr. 419. Billedet er taget på Villavej bag ved Industrimuseet i december 2001, da bilen skulle deltage i et julearrangement i Horsens midtby. Foto: Industrimuseet.

tylengasdrift, med en påbygget gas-generator udviklede man denne gasart ved blanding af karbid og vand. Der blev endog afholdt en konkurrence med gasbiler i Nordsjælland, hvor en Gideon deltog.

Med bogen om Kramper & Jørgensens automobilfabrik foreligger et væsentligt bidrag til Danmarks industrihistorie, som varmt kan anbefales.

P. E. Hansen

Bogen kan købes hos forfatteren
Morten Qvistgaard
Mågevej 11, 8740 Brædstrup
Tlf. 75752550/20206550
Fax 75753658
e-mail.: y@e-box.dk





KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Buick Invicta, 1960, 4D HT V8 401 Wildcat motor, flot både ude & inde....kører godt, 0 rust, på plader, pris-ide kr. 120.000,- OBO.
Michael Clay Andersen, tlf. 58387074

VW 1200 113 De Luxe '58. Tofarvet lysgrøn/elfenben. Renoveret/lak/synet i 2000. Ny himmel mm. Meget flot, kører/starter perfekt - GERNE BYTTE! - priside 31.000,-.
Peter Lawaetz, tlf. 29723848

Saab 99 L 1973. 184.000 km, oliven grøn, restaureret i 1996, org. Triumph motor 1.85 (topstykke kan tages af.) Kun 2 ejere. Køre perfekt. Sælges for højeste bud.
Henrik Nielsen, tlf. 49161652.

JALA formel V 1966 - et stykke dansk automobilhistorie, bygget på VW komponenter i en snes eksemplarer, hvoraf et i dag står på Teknisk Museum. Bilen er til renovering (mangler motor). Billeder kan mailles. Kr. 15.000.
Johan Fløe Svenningsen, tlf. 39623673

Studebaker Dictator Six 1934. Restauration ikke påbegyndt, sælges eller byttes med anden, f.eks. Ford eller Chevrolet fra årg. 28-40.
Bent Ballegaard, 7568 2056 / 3070 2351

Pontiac Silverstreak 1948. 4-dørs. 8-cyl. række. Komplet urestaureret bil fra USA. Rust i gulv og bagagerum. Motor kører rundt, men er ikke startet. Pris kr. 50.000.

Chevrolet 210 1954. 4-dørs. Dansk bil. Totalt adskilt. Alt i undervogn forkromet. Pris kr. 35.000.

Ford Galaxie 1963. 4-dørs. Totalt adskilt. Uden motor. Pris kr. Bud.
Morten Andersen, tlf. 38602312.

Jaguar Mk II 3,4 liter manuel m/overdrive - 1964. Hvid med rødt læderindtræk. Fabriksnye, forkromede trådhjul og nye dæk med hvide sider (aldrig kørt). Opbevaret i opvarmet garage de sidste 30 år, hvor restaurering har pågået (har ikke kørt i 30 år). Totalt rustarbejde udført. Nylakeret. Fabriksnye reservedele til færdiggørelse medfølger (indkøbt for 30 år siden i England) ligesom reservedelslager af brugte dele til Jaguar kan medfølge - herunder reservemotor samt de oprindelige trådhjul. Mangler faktisk kun montering. Et godt vinterprojekt. Danske papirer medfølger (Direktionsvogn). Sælges grundet forventet køb af

Jaguar E. Absolut mindste bud kr. 149.000,-.
Torben Larsen, tlf. 86826300

Morris Eight Series II 1938, 2 seater roadster. Opbevaret i opvarmet garage de sidste 30 år, hvor restaurering har pågået. Totalt rustarbejde udført. Chassisramme klargjort, koldgalvaniseret, malet og synet. Motor totalrenoveret og testet. Træarbejde udført. Nyt sæde med lækkert læderarbejde. Alle dele + ekstra reservedele medfølger. Såvel trådhjul som pladehjul medfølger. Mangler hovedsageligt maling og montering - et godt vinterprojekt. Danske papirer medfølger. Sælges grundet pladsmangel. Absolut mindste bud kr. 99.000.
Torben Larsen, tlf. 86826300

Essex Super Six coupe 1931 kr. 89.000,-.

Engelsk Ford 10 1938 dansk bil kr. 30.000,-.

Cadillac Eldorado 1975. Nyt indtræk (sort læder), gummilister og meget andet. Uden afgift 60.000,-.

Ford T 1926 coupe kr. 89.000,-.

Ford T 1924 touring kr. 89.000,-.

Chevrolet Belair 1957 på plader kr. 140.000,-.

1941 **Willys** coupe glasfiberkarrosseri med ruder. Ring for pris!

1934 **Ford 3W** coupe glasfiber karrosseri komplet med skærme/døre/hjelm og på ramme. Kr. 70.000,-.

Jens Godskesen, tlf. 21499459

Alfa Romeo 2000 GT Veloce, 1974, bronzemetallic, sorte nummerplader, læderkabine, meget flot stand, kendt historie, kostbar restaurering for 3 år siden, pris kr 119.000,-.

Daniele Dezzi, tlf. 20100380

Alfa Romeo Giulia Sprint type 101, årg. 1961. Karrosseri færdigsvejst, mangler lakering og samling. God fungerende mekanik samt flot interiør. Komplet. Danske papirer. Priside kr 42.000,-.
Jan Paustian, tlf. 30754051

Fiat 500 F, årg 1971, komplet og rustfri, mangler færdigsamling efter renovering. Pris 16.000,-.

Daniele Dezzi, tlf. 20100380

Triumph TR4 1965, totalrestaureret og i meget smuk stand både ude og inde. British racing green. Pris kr. 165.000,- .
Ole Damsbo, tlf. 22241208.

VW Boble 1300, 1966. 139.000 km. I familieeje fra ny. Orig. sorte plader. Ny-

synet. Billig forsikring og vægtafgift. Kr. 29.000.
Henv. tlf. 43902640 / 20291640.

Renault 10, 1969. Bordeauxrød, starter og kører perfekt, som ny indeni, særdeles lidt rust, kr. 3.000.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Amphicar 770 cabriolet, 1962. Kun kørt 13.206 km. Samme ejer i 38 år. Bragt som månedens køretøj i VT nr. 285, marts 2000. Sælges nu for kr. 168.000.
Henv. tlf. 86391031.

Ford Anglia 105 E, 1950. God stand, nul rust, et år til syn (skal kun synes hvert 8. år). Trænger til en mekanisk istandsættelse. Pris ide kr. 20.000.
Bror Martin Eklund, tlf. 48142133.

Mercedes 111 fra 1963 med spidsvinger. Diesel, servo, orig. stort soltag, rødt indtræk, hvidt rat, synet, mange nye dele + ekstra for- og bagtøj m.m. Pris kr. 35.000.

A. Seslija, tlf. 33930530.

Fiat 2300 S Ghia coupe 1961, blåmetallic, Abarth motor, kr. 78.000 u. (lille) res. afgift.

Palle Murmann, tlf. 49139666.

Fiat 500 L, 1971, elfenbensfarvet. Rest. med bl.a. ny bund, olierør og lygter. Sælges gr. pladsmangel. Synet uden bemærkninger 18/9 2002. Køreklar og indregistreret. Priside kr. 32.000.
Erling Thomsen, tlf. 49147694.

Mercedes 220 SE, 1959. Blå, nogenlunde stand, til videre restaurering. Priside kr. 26.000.

Tage Bentzen, tlf. 86426508.

Volvo 544 B18 årg. 1961. Km 88.000. Restaureret for kr. 50.000. En meget fin bil. Pris kr. 40.000.

Christian Jensen,
tlf. 86870026 / 40830743.

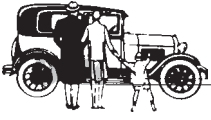
Mercedes 280 SL 1968, kr. 265.000.

Mercedes 22 S 1956, kr. 70.000. Begge biler er i top stand og sælges gr. nye indkøb.

S. Pedersen, tlf. 33161694.

Buick Eight Super, 1947, sedan, sort, synet maj 2002, ingen rust, renoveret motor, original og fuldstændig, dansk historie fra ny (Hellerup). Tilbud ønskes.

Henv. tlf. 45860286.



KØB - SALG - BYTTE



Renault 4CV Luxe 1959. Blå, 65.000 km. Fin stand og indregistreret. Bedste pris over kr. 30.000.
Ole Brask, tlf. 46321140.

Opel Olympia P1, 1959. Rød med gråt interiør, 7 år til syn, motor 10.000 km siden renovering. Kører fint, en del nye og brugte dele medfølger. Pris kr. 17.500.
Volvo 164/164 E, min private samling af 20 stk. Volvo 164 i alle årgange er til salg, stand og pris varierer fra bil til bil. Ring og hør nærmere.
Per Frimor, tlf. 40304421.

Volvo Amazon 121, 1970. Rød med rødt indtræk, ingen rust. Div. reservedele, skal synes, pris kr. 10.000.

Volvo 544 B18 1963, lidt rust, kan køre. Sælges p.gr.a. pladsmangel, kr. 8.000.

Ford Anglia 106E, 1962. Nogen rust, kan køre, div. reservedele, forskærme, døre, motor og gearkasse, kr. 3.500.
Henv. tlf. 20952247.

VW bus, 1970, fyldt med div. dele, pris kr. 5.000.

Morris 1000 Super årg. 1966. Afhentningspris kr. 5.000.

Vauxhall Victor 1962, pris kr. 3.000.
Jimmy Gadgaard, tlf. 75393333.

Porsche 924, 1977. Rød, ny kobling, udstødning, bremses, gearforbindelser. Nysynet 29/7 2002. Kører godt, ingen rust, trænger til maling. Billig brugsvevteranforsikring i Runa, kr. 35.000.
A. Munkholm, tlf. 43633800.

Mercedes 350 SL, 1979. Km 169.000, mørkegrøn metallic, aut.gear, elruder, centrallåse, læder incl. bagsæde, orig. træindlæg og alufælge samt hardtop m. usynlig elbagrude, fjernbetjent start-spærre. Bilen kører perfekt og fremstår pæn og velholdt overalt. Aldrig vinterkørt og altid stået i garage i DK. Pris kr. 215.000, nyere Mercedes diesel kan evt. indgå i handelen.
Ernst Olsson, tlf. 43561191.

Triumph TR4, 1965, næsten rustfri, til restaurering, kr. 32.500.
John Hansen tlf. 74584070 / 22492930.

Willys Jeep M 38 A1, 1961. Orig. militær stand, synet 8/4 2002, hvide plader, pris kr. 36.000, evt. bytte med MG som skal restaureres.
Find Christiansen, tlf. 66140845.

Chevrolet 1931, 4-dørs sedan, 6 cyl. række-motor, ind.reg. m. historiske nr.pl. Pæn og velholdt.
Michael Bille, tlf. 20989696.

MG TD 1275, 1952. Rød, California, ingen rust. Nye dæk og nymalede fælge, pris kr. 94.500.
Jens Ole Jakobsen, tlf. 75681539
E-mail: jdbjerre@image.dk.

De Soto 1956 lastvogn m. fladt lad og aftagelig presenning. Under ladet er monteret en brandpumpe. Meget flot, orig. sorte plader, kr. 38.000, gerne bytte.
Henv. tlf. 55992565.

Ford A phaeton 1930, Lombard blue, ex Statspolitiet i Næstved. LeBaron Bonney top og beklædning.
Leif Gr. Thomsen, tlf. 74566593.

Volvo Amazon B16 Sport 1958. Utrolig velholdt. Aldrig renoveret. Ingen rust. Original lakering fra 58. 4 år til syn. Rød med hvidt tag. Nye diagonaldæk med hvide sider. Sorte nr. plader. Pris kr. 48.000,- . Evt. bytte med Triumph Thunderbird eller BSAA10 årg. 1953.
Ole Callesen, tlf. 74561611.

Ford A Leather Back 1928 med tilhørende **Wyta** påhængsvogn 1937. Ældre restaurering, godt kørende. Kr. 130.000,- .

Buick Roadmaster 1937 limousine med hovedrepareret motor, nylakeret, men med originalt indtræk. Kr. 220.000,- uden afgift.

Ford Thunderbird 430 coupe 1960. Mange nye dele monteret, trænger til oplakering. Kr. 89.000,- uden afgift.

Checker Maraton Yellow Cab 1969. USA taxi, velkørende med 5.7 ltr. Chevrolet V8 motor, automatgear, power steering, power brakes. Velegnet til bryllupskørsel og party cruising. Kr. 120.000,- uden afgift.
Svend Draaby, tlf. 38713902

Biler kobes

Simca 1000/1200 spider-coupe (**Bertone**) stand underordnet.
Kurt Jensen,
tlf. dag 35421089, aften 39697133.

Dele til biler sælges

1933 **Chevrolet** std. H. forskærm kr 800.
Ford Taunus 12M for + bagpanel. Taunus P5 bagpanel stk pris kr 100. Tag til Chevrolet 1955 4-dørs kr 1.000.
Henrik Levinsohn, tlf. 20478337

Jaguar Mk II. Fine tråd-hjul m. Mud & Snow -dæk. Knock-on påspænding (what else?). 4 stk . 5.000,- kr.
Niels Nørgaard, tlf. 40520021

Ford A 1930-31: Komplet kofangersæt i poleret rustfri stål. Nyt, har aldrig været monteret. Pris: 3000,- + evt. fragt.
Heine Hansen, tlf. 21835588

Sælges div. dele til **Alfa Romeo GTV** fra 50 kr.
Lars Andersen, tlf. 75585982.

Ford T 25. Dele tiloversblevne fra restaurering sælges, bl.a. topstykker. Dele til **Buick Skylark** 1963: lister, for- og bagtøj, døre, klapper, skærme m.m.
Bagkofanger til **MB Panter 60?**
Henv. tlf. 97401636.

Opel Rekord 1957: forskærme, dør, paneler, kofanger + div. dele.
Sv. Pedersen, tlf. 57822515.

Datsun, Nissan reservedele: mange nye, orig. dele til bl.a. Datsun 1000, 1200, 1600, 100A, FII, 120Y, Sunny, m.fl. sælges minus 50%, ring, eller fax ønskeliste.

Ford V8 1932-1937: 4 stk. topstykker, 17 huller, 85 hk, kr. 1.000 pr. stk.
Opel Super Six: kølegitter + emblem kr. 500.
Henv. tlf. 86391031, fax 86391734.

Til **VW Typ III Variant**: 1 bagklap kr. 300. 1 lygte kr. 100.

Til **Ford Escort Mk I og II**: 1 ny benzintank kr. 100.

Til **Opel Rekord** 1956: 1 kølegitter kr. 200. 1 for- og 1 bagrude kr. 350 pr. stk.

Til **Vauxhall Viva HA**: 1 ny kofanger kr. 650.

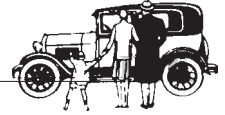
Til **Vauxhall Viva HB**: 1 venstre panel kr. 125.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

10 stk. motorblokke til **Ford A**, kan afhentes gratis.
Ejvind Petersen, tlf. 74453897.

Orig. solskærm til udv. montage, sort stål, ingen rust, passer til **VW type I, Boble**, pris kr. 200 med beslag.
Thomas Møller, tlf. 44990506.

Ford V8 motor 100 hk i tip top stand m. kompr., test, karburator, fordele, udst. manifold, kobling m.m. Normal pris kr. 25.000, nu kun kr. 8.000.
Paul Aage Thomsen, tlf. 32533688.

Forskærme, fabriksnye til: **Mercedes** Benz 280 - 350 - 450 - SL ? SLC. Ny bagklap til **Audi 50**. Kølerfigur til **Chev-**



rolet 1930-35. Nye **tændrør** fra gammelt lager: 3/4" gevind. **Pladebukker** til karrosseriplade. Hydr. **kran** på 1 hjul til motorløft m.v. Motorhjul m/klapper til Chevrolet 1932. Bagagebærer til **Buick** 1934.
H.P. Nielsen, tlf. 56578093 / 40148037.

Buick 90, 1938, meget rusten, mest velegnet til ophug, priside kr. 5.000.
John Olsen, tlf. 58384700.

Ford A: for- og bagaksler, komplet med bremser og triangel.
Jens Toft, tlf. 97343233.

Dele til biler købes

Til **Austin Healey Sprite Mk 1/Frogeye** ønskes instrumentbord u. instrumenter til venstre styret.
Brian Lyngø tlf. 86219186.

GLAS: reservedele, motorer, evt. hele biler og oplysninger om biler af dette mærke søges.
Bent Halling, tlf. 86179362

Jeg søger til min **Overland Whippet** 1928 coach (2-dørs sedan) 2 indvendige håndtag til at åbne dørene samt et udvendigt håndtag til højre for dør med lås i håndtaget. Foruden at jeg godt kan bruge 2 indvendige håndtag til at åbne vinduer med. Jeg er også interesseret i en gearkasse til samme køretøj, da den jeg har ikke er for god.
Kontakt venligst Allan Pihl Hansen på tlf. 56493544, bedst 18-22 og i week-ender.

Mercedes 300 „Adenauer“ motor.
S. Pedersen, tlf. 33161694.

Chrysler/ De Soto 1932, dele søges, evt. komplet bil.
John Olsen, tlf. 58384700.

Til **Dodge K.E.W.** lastbil, benzin 1964 (Civilforsvarsbil): indsugningsmanifold.
H.P. Nielsen, tlf. 56578093 / 40148037.

Zenith faldstrøms karburator model '30 vig 10' til **Austin Cambridge A50**, 1954. I bytte kan gives en komplet manifold med karburator til Ford T.
Ejvind Petersen, tlf. 74453897.

Til **FORD T 26** købes en spolekasse, det er den model der sidder ude i motorrummet.
Erik Mathiasen, tlf. 86560770
E-mail: erikmathiasen@get2net.dk

Ratstamme med styrehus til **Ford A** 1930-31.
Jens Toft, tlf. 97343233.

Plymouth Fury VIP 1966 savner baglygter (kromdele), 3 stk sorte hofseseler, positionslys og evt. andre dele. Billede på www.radmer.dk
Jim Radmer, tlf. 48481640.

Forkromet lygterand til **Standard Vanguard MK.3** (med kasketskygge).
Erik Frandsen, tlf. 86676000.

Mc sælges

Honda CB 450 1968, 2-cyl. DOHC. (Black Bomber), DK papirer. Kr. 8.500.
Ole Callesen, tlf. 74561611.

Vespa De Luxe 125 1954 med originale papirer. Nyrenoveret og meget flot. Syntet juli 2002 - pris 12.000 kr.
Tlf. 75861252 for nærmere oplysninger.

Imperia 500 Sport 29 med Kali sidevogn, motor Mag Tv sælges.
J. Knoblauch, tlf. 44945033.

BMW R26 1957, sort, original, velholdt, starter og kører godt, komplet med manualer og orig. papirer. Pris kr. 25.000.
Tlf. 43902640 / 20291640.

EMW R35 1952, indreg. på sorte plader, pris kr. 19.500, flot stand.
Tlf. 55992565.

1 stk **Mobilette knallert**, helt original.
1 stl. **Crescent** scooter, helt original., samlet pris kr. 6.500.
Christian Jensen,
tlf. 86870026 / 40830743.

Moto Guzzi 1000 SP 1981. Fin stand. 1000 cc. Tværstillet V-motor. Kr. 24.900.-
2 gamle intakte franske knallerter, **Terrot** med rulletræk og **Mobylette** med rem/kæde. Pr. stk. 2.000.-, samlet 3.200.
Niels. P. Nielsen, Kronprinsensgade 14, 5800 Nyborg, tlf. 65314152.

Dele til mc sælges

Forgaffel + baghjul + bagagebærer og forskærmsstøtteben til **Harley Davidson** 1929-30, evt. delt. Originale kærnelæder sadeltasker. Brune, fra Schweiz, ca. 1930 med alle remme osv. Originale men perfekte.
Niels P. Nielsen, Kronprinsensgade 14, 5800 Nyborg, tlf. 65314152.

Dele til mc købes

Sidespejle der kan passe til en **BMW R 26** købes. Bagagebærer ligeledes til BMW R26 købes.
Torben Ekdahl, tlf. 33231931.

Automobilia sælges

Instruktionsbog til **Mercedes-Benz type L4500** 1953 samt reservedelskatalog til samme.

Instruktionsbog til **Borgward B1500D**. 1955.

Instruktionsbog til **Renault Fourgonnette** 1955.

Tilbehørskatalog til **NSU Prinz** 1962. Mekanikerens håndbog til **Zephyr Six og Consul**.
Ole Callesen, 74561611

Bil-årbogen. 1957-58-59 & -61. **Bil-Revyen** 1983. **D.A.F.s Bilbogen** 1965, -67 & -70. 100 kr/stk ell. helst bytte m. anden automobilia.
Niels Nørsgaard, tlf. 40520021.

KDAK hotelskilt med vognmærke i sølv og bogstaver i guld på blå baggrund, 29 x 39 cm, kr. 750. Et flot fejlfrit sæt **KDAK** vognemblemer med identiske registreringsnumre, kr. 1.200.
Jytte & Nils Kjærgaard, tlf. 45820044.

Mikrofilm læseapparat af mærket AGFA-GEVAERT, model Copex LF505 til læsning af reservedelsmikrofilm i formatet 23 x 18 cm (9" x 7"). Fuldt funktionsdygtig. Kr. 500.
Frank Kiessling, tlf. 55530100

Mikrofilm (reservedele):

Ford alle modeller ca. 65 - 95. **Lada** 2101 - 2107 ca. 80 - 88. **Renault R4** ca. 62 - 87. **Simca 1100 79**. **Subaru 1600/1800** ca. 75 - 82. Evt. bytte med Opel kataloger/film.
Frank Kiessling, tlf. 55530100.

Automobilia købes

Bilhistorisk Tidsskrift. For at få dette unikke tidsskrift komplet søger jeg nummer 17 til 30, 32 til 62, 64 og 65 og 74.
Claus Neble, tlf. 22535550.

Diverse

Tohjulet efterløber med brandpumpe drevet af **Vauxhall** motor.
Henv. tlf. 55992565.

Værksted søges på Sjælland ca. 100 km². Mit hobbyværksted-lejemål er ble-



KØB - SALG - BYTTE



vet opsagt efter 14 års leje, fordi ejerne skal sælge ejendommen, jeg har fået 3 mdr. til at flyttet mine 8 biler og finde et andet, hvor er det? HJÆLP
Peter Lund, Jyllinge, tlf. 20469403.

Opbevaring af klassiske biler tilbydes. Diskret i Storkøbenhavn, med opsyn, evt. tilbydes service efter aftale. Ingen mulighed for gør-det-selv arbejde. Pris fra 2500/halvår, evt kvartalsvis.

Kontakt Daniele 20100380 eller Jan 30754051.

Daniele Dezzi, tlf. 20100380.

Garage ved Middelfart. I fuldisoleret, knastør bygning udlejes plads til veteranbiler. Kr. 150 pr. mdr. A. Justesen, tlf. 64403007.

Opbevaring af veteranmotorcykler. Konstant opvarmede lokaler. Tyverisikkert. Adgang til værkstedsfaciliteter. Centralt beliggende på Østerbro/København. Pris pr. mdr. kr. 420. Søren, tlf. 33939899.

Garagepladser i Skævinge eller Slangerup til leje pr. 1. nov. til bil eller campingvogn i nyopført hal. Gode tilkørselsforhold. 250.00 pr. måned pr. enhed.

Svend Draaby, tlf.38713902.

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Til salg



Volvo Amazon B16 Sport 1958

Bilen står med original lak fra 1958 og der er aldrig svejset i bilen. Utrolig velbevaret bil på sorte nr. plader. Nye dæk. Den er indreg. som veteranbil og skal kun synes hvert 8. år. Der er 4 år til næste syn. Pris kr. 48.000,-.

Evt. bytte med mc Triumph Thunderbird eller BSA A10 årg. 1953.

Ole Callesen - 74561611



**DANSK
TRANSPORT BOGHANDEL
KØB - SALG - BYTTE**

W/ H. H. HAVSTED
KARLEBYVEJ 1 • LYNDBY • DK 4070 KR. HYLlinge
TLF. (45) 46 40 00 17

**LAGERSALG
MOTORLITTERATUR**

LØRDAGE D. 30/11 - 7/12 - 14/12

FRA 10⁰⁰ - 16⁰⁰

OGSA
JULEKORT
KERAMIK
M.M.



NYE TITLER SAMT FRASORTEREDE
REJSETRÆTTE TIL +25%.
KOM OG KØB DIG SELV EN JULEGAVE,
JEG GIVER EN KOP KAFFE.

Aloe Vera

Økologisk
Aloe Vera Drik
Samt mange andre
Aloe Vera produkter

LAGERADRESSE :

**LYNDBY HAVNEVEJ 6, LYNDBY,
4070 KR. HYLlinge.**

OBS !

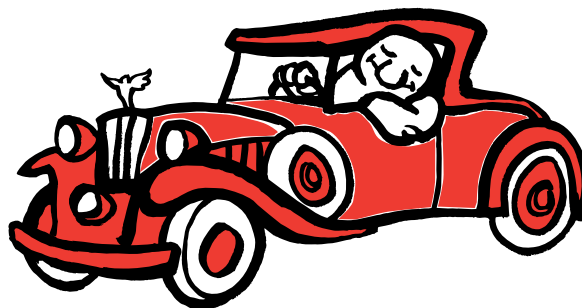
NÆR HOLBÆK-MOTORVEJENS AFK. 15



M. V. H.
[Signature]

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2002.



Veteranbiler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	586 kr.	327 kr.
100.000 kr.	828 kr.	441 kr.
150.000 kr.	984 kr.	597 kr.
200.000 kr.	1.090 kr.	726 kr.
250.000 kr.	1.312 kr.	892 kr.
300.000 kr.	1.464 kr.	1.032 kr.

Klassiske biler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.533 kr.	778 kr.
50.000 kr.	1.939 kr.	934 kr.
100.000 kr.	2.250 kr.	1.297 kr.
150.000 kr.	2.677 kr.	1.608 kr.
200.000 kr.	3.096 kr.	1.919 kr.
250.000 kr.	3.576 kr.	2.257 kr.
300.000 kr.	4.072 kr.	2.594 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	516 kr.	179 kr.	363 kr.
100.000 kr.	724 kr.	179 kr.	363 kr.
150.000 kr.	1.035 kr.	179 kr.	363 kr.

Klassiske motorcykler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.197 kr.	574 kr.	519 kr.
50.000 kr.	1.508 kr.	574 kr.	726 kr.
75.000 kr.	2.130 kr.	574 kr.	934 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1977

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.618 kr.	1.933 kr.

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

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

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



Veteran
Forsikringsklubben