

Nr. 471

VeteranTidende

September 2015 · 59. årgang



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610

(mandag - torsdag 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr.

9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr.

5326 konto 0359 651

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer, veteranforsikringsklubben og VT

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 4583 8008

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Mødesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland

Kristian Nørgård Gravesen

Bjergregårdsalle 10, 6933 Kibæk

tlf. 2781 0131

nsnuser@gmail.com

Kasserer:

Per Henrik Nielsen

Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C

tlf. 2969 2423

phn@vandcenter.dk

Sekretær:

Protokol

Erik Mieth

Ellesvinget 17, 2950 Vedbæk

Tlf. 2234 6195

mieth@mail.tele.dk

Løb og arrangementstilskud

Ib Rasmussen

Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde

Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)

rasmussen@sport.dk

Mødesteder og udstillinger Fyn & Sydjylland & MhS

Henning Thomsen

Bogyden 14, 5610 Assens

Tlf. 4051 4799

rosenparken@hotmail.com

Mødesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 4044 4666

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

VT og hjemmeside

Jens Heldgaard

Kørupvej 6, Lund, 8700 Horsens

Tlf. 3056 2299

Heldgaard8700@gmail.com

Suppleant:

Kay Riber, Vest. Tlf. 4055 3322

VeteranTidende

Månedligt medlemsblad for

Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

Oplag: 6200. ISSN 1600-8278

Redaktionen:

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

vt@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Annoncer og invitationer til klubbens kontor, fax eller mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Annoncepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-

1/2 side: Kr. 1.600,-

1/4 side: Kr. 900,-

1/8 side: Kr. 500,-

10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.

Rubrikannoncer med foto:

Kr. 200,-

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

I redaktionen:

Morten Alstrup

Svend Carstensen

Peter F. Lykkeberg

Erik Nielsen

Leif Gr. Thomsen

Thom Bang Pedersen

Layout/produktion:

Jens Møller Nicolaisen /MND

Mars Allé 6, 2860 Søborg.

Tlf: 2046 2798

jens@mn-design.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Aktivitetsgruppen Amager

Tilmeldinger til:

amagerdvk.jbl@gmail.com

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Ernst Elholm, tlf: 2421 3631

ernst@elholm.se

Midtsjælland – Kværkeby

"Steffensgård"

Kværkebyvej 79, Kværkeby,

4100 Ringsted

Kontakt: Jan Lemming, tlf. 2288 3829

jan.lemming@email.dk

Erik Madsen, tlf. 4063 3125

madsen.roskilde@city.dk

Østsjælland – Klippinge

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, tlf: 5657 8205

Samme adresse

angliakai@dukamail.dk

Vestsjælland – Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng

Dirch Glad, tlf. 2084 8940

dirchglad@gmail.com

Nordsjælland – Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted

Ib Rasmussen, tlf: 2026 3220

rasmussen@sport.dk · www.dvk-maarum.dk

Sydsjælland – Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

Peter Bering, tlf: 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

Fyn

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby

Anne Lise Gustafsson, tlf. 6263 2051

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Sydvestjylland – Skjoldbjerg

Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse

Ib Rønne, 2280 8112

roenne@digpost.dk

Bruno Kold, 2099 0026

kold@profilbermail.dk

Nordjylland – Stenum

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev

Kræn Hjortlund, 3033 7370

kraenh@hotmail.com

Midtjylland – Herning

Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning

Peer Bak, tlf. 9712 2914

peba@kabelmail.dk

Østjylland – Ristrup

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Morten Kræmmer, tlf: 4090 1206

morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, 8692 3943

Østjylland – Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum

Poul-Erik Jakobsen, tlf: 2723 1433

jakobsen@skjerna.dk

Erik Hougaard, tlf: 4034 0049

k.e.hougaard@mail.dk

Jens Heldgaard, tlf: 3056 2299

Heldgaard8700@gmail.com

Vestjylland – Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Henning Knudsen, tlf: 9738 1264

Samme adresse

Sydvestjylland – Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Lene og Ove H. Iversen, tlf: 7533 9321

/2395 0721

Jørgen Jacobsen, 2022 2729 yak@esenet.dk

www.dvk-sydvst.dk

Sydøstjylland – DVK – Lillebælt

Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia

John Andersen, 2978 2909

ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen, 2071 6694

troline@yahoo.dk

Sønderjylland – Åbenrå

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå

Erik From, 2966 9847

erik.kef@webspeed.dk

Kjeld Holm-Nielsen, 2023 4491

holm-nielsen@bbsyd.dk

www.dvk-aabenraa.dk

Historiske nummerplader MhS

Michael Deichmann, By-Lyngen 4

3230 Græsted

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

md@motorhistorisk.dk

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub

Bøgeshøjvej 15, 8305 Samsø

Stefan Wolffbrandt, 8659 3300

www.danskaustinklub.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155

claus@clo.dk

Ford V8

Kim Høier

shoobox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115

svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Niels-Erik Manniche, 4046 5460

niels-erik@manniche.eu

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709

johnnybgoode@mail.dk

Austin Seven

Ole Troen, tlf. 7594 3494

troline@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT – efterkrigs

Kurt Krogh, tlf: 9868 1189

kurtgionna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Jens Munk, tlf. 6596 1303

jens.munk@fordv8.dk

Ford T

Claus Olesen, tlf: 5950 7155

claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen, tlf: 6538 2497/4034 1189

Pontiac

Poul Arne Christensen, tlf. 4027 2930

poularne@email.dk

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520

tteisen@yahoo.com

Rover

Henning Helmer, tlf: 4919 2700

henning.helmer2@gmail.com

Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211

bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286

Bechmann.eng@mail.dk

Tatra

Svend Carstensen

Tlf: 3969 8115

Toyota

Henning Holm

Tlf: 4056 8011

Volvo

Ole Callesen

Tlf: 6178 1611

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:

Niels Jonassen

Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

Tlf. 4919 1129

aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre:

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka, tlf: 4576 1224

www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior

Michael Deichmann, tlf: 2227 8651

michael@deichmann.org

www.fordjuniordmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund, tlf: 4656 0229

jonordlund@mail.dk

www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen, tlf: 3250 1237

Porsche

Paul Wilson, tlf: 2728 5725

paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, tlf: 8648 6968

Studebaker

Gorm Albrechtsen,

9722 3630/4044 7505

post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen, 49



Nr. 471 September 2015

Forside:
Standard Vanguard – sidste station – på samlebandet hos Nordisk Diesel.

Indhold:

Mindeord, Gorm Albrechtsen	3
Aktivitetsskalender	4-5
Klubaktiviteter - mødesteder	6-8
Nye medlemmer	9
Køretur på Als	10
Ministerbesøg i Nærum	11
Ford i lange baner - Uldum	12
Kastellet	13
Vingårdstur - Sydsjælland	14
Fartfest på Munkebjerg	16
Nordisk Bugatti-møde	18
Biler, der fulgtes med sporvognene	22
CHGP 2015	24
Min bil: Mercedes 300 cabriolet D, 1952	26
Kommentarer	28
Spørgsmål og svar	29
Sommerhilsen 2015	30
Thulinträffen i Landskrona	32
Standard - del 3. Standard i Danmark	34
Tordenøglen - af Gorm Albrechtsen	50
Invitationer	55
Køb & salg	58
Bagklappen - MGB	60

VT 472 udkommer i uge 42.

Deadline til dette blad: 20. september.

Sommers Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.

Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.

Entré for voksne: Kr. 50.

Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.

Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale pr. tlf. eller e-mail.

Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30,

e-mail lillian.bech@e-sommer.dk



Mindeord Gorm Albrechtsen

En af de store inden for klassiske køretøjer er gået bort.

Niels Ole Gorm Albrechtsen afgang ved døden natten til den 1. september, i en alder af kun 73 år. Gorm (som han blev kaldt), fik konstateret en cancersvulst i foråret 2014, og trak sig tilbage fra det professionelle skribentliv, men kastede sig over nye projekter.

Gorm havde en fantastisk karriere. Han er født i Århus, blev elev på Randers Amtstavis i 1958, og i 1966 gik turen til videre til Herning Folkeblad, hvor han 14 år senere blev chefredaktør.

Da Gorm gik på efterløn, havde han stadig interessen for motorjournalistik, og blev motorredaktør ved Vejle Amts Folkeblad og Fredericia Dagblad.

Gorm har haft mange tillidsposter inden for dansk presse.

Hans store fritidsinteresse, var interessen for gamle biler og motorcykler. Det har gjort ham til medstifter af KDAK classic og Auto Galleriet Herning, samt mangeårig medarrangør af Danmarks største veteranbilløb, Ringkøbingløbet.

Den flotte Harley Davidson fra 1948, og den sjældne Studebakker Golden Hawk fra 1958, er overgået til sønnen Ulrich Gorm Albrechtsen, så disse køretøjer vil stadig have en Gorm bag styr og rat.

Vore tanker går til hustruen Helle, sønnen Ulrich, datteren Helene samt 4 børnebørn.

Æret være Gorms minde.

Niels Jørgen Kannevorff



Møder

September

- Torsdag 10. Aabenraa. Almindelig klubaften.
Torsdag 10. Lillebælt. Høstløbet-Lillebælt.
Torsdag 10. Mårum. Klubmøde 19.30 Flysturt 2. verdenskrig.
Lørdag 12. Vesterhede. 15 års jubilæum. Åbent hus.
Tirsdag 15. Kværkeby. Foredrag kl. 19.
Onsdag 16. Engelholm. Klubmøde fra 19.10.
Tirsdag 22. Klippinge. Besøg af Jørgen Busch.
Torsdag 24. Morris-møde hos Leif Jacobsen
Mandag 28. Mårum. Værkstedsaften 19.00. Vinterklargøring.
Tirsdag 29. Fyn. Opførelsen af den Gl. Lillebæltsbro

Oktober

- Torsdag 1. Nærum. Foredrag ved Mads Seyer-Hansen.
Mandag 5. Midtjylland. VP-Group, Viborg.
Torsdag 8. Aabenraa. Almindelig klubaften.
Torsdag 8. Mårum. Klubmøde 19.30. Snapsemanden kommer.
Tirsdag 13. Fyn. Cafe og biblioteksaften/Roskilde Ring.
Tirsdag 13. Uldum. Klubmøde.
Tirsdag 20. Kværkeby. Foredrag kl. 19.
Tirsdag 20. Stenum. Mødestedet flytter til Hjallerup Museum
Mandag 26. Mårum. Værkstedsaften 19.00. Motorstesteraften
Tirsdag 27. Fyn. Foredrag med Præsten fra Nr. Broby.
Torsdag 29. Morris-møde. Morrismøde hos Michael Villadsen.

November

- Mandag 2. Midtjylland. Bilernes Hus, Silkeborg.
Torsdag 5. Nærum. Klubmøde besøg fra YTCC.
Tirsdag 10. Fyn. Cafe og biblioteksaften.
Tirsdag 10. Uldum. Klubmøde
Torsdag 12. Aabenraa. Året der gik.
Torsdag 12. Mårum. Klubmøde 19.30. Foredrag.
Tirsdag 17. Kværkeby. Virksomhedsbesøg kl. 19.
Tirsdag 24. Fyn. Julefrokost kl. 18.30.
Torsdag 26. Morris-møde. Morrismøde hos Verner Christiansen.
Mandag 30. Mårum. Værkstedsaften kl. 19. Drejebænk kursus.

December

- Torsdag 3. Nærum. Klubmøde juleafslutning.
Mandag 7. Midtjylland. Byretten Herning.
Tirsdag 8. Fyn. Julehygge med gløgg og æbleskiver.
Tirsdag 8. Uldum. Julekalas.
Torsdag 10. Aabenraa. Årets julefrokost
Torsdag 10. Mårum. Klubmøde bemærk 19.00. Julefrokost.
Tirsdag 15. Kværkeby. Julefrokost kl. 18!

Januar 2016

- Torsdag 14. Mårum. Klubmøde 19.30. Nytårskur.

Løb og arrangementer

September

- Lørdag 19.** Kardanløb. Start Odense. Info Jørgen Kastrup, tlf: 3091 1941.
Søndag 20. Stumpemarked i Motorbyen, 5250 Odense SV. Kontakt Per Mortensen, tlf. 2217 9665.
Lørdag 26. Aars Stumpemarked. 9-16. Kontakt Peder Nielsen: 4027 6464. www.aars-stumpemarked.dk
Lørdag 26. Englændertræf i Løve på Sjælland. Info: VT 469.

Oktober

- Søndag 4.** Swapmeet, Holbæk. www.swapmeet.dk
Fredag 9. Kulturnatten 2015 ved Transportministeriet. Temaet i år er "De store og de små". Info VT 470.
Søndag 11. Veteranbanen Bryrup Vrads. "Motorer gennem tiderne". Se www.veteranbanen.dk
Lørdag 17. - søndag 18. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kontakt Peder Nielsen 4027 6464, Fredericia. www.bilmesse-brugtmarked.dk
Mandag 19. Stor veteranbilsauktion i Simrishamn - Göteborg. www.goteborgsauktionsverk.se

November

- Tirsdag 10.** Historisk Monte Carlo - Uldum Mølle. Carl Helmers fra Kolding fortæller om sin deltagelse i Historisk Monte Carlo Rally 2014. Info VT 471

2016:

April

- Lørdag 30.** Veteranbilparade til Bakken.

Juni

- Søndag 12.** Gavnø Autojumble og Concours de Charme



Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2015

Hver ugedag

Kalvø Badehotel	Tirsdage	Kl. 18.00	Kalvøvej 12, 6230 Rødebro
Cars and Coffee	Lørdage	Kl. 10-12	Skovshoved, Arne Jacobsen tanken.
Egeristræf - Jylland	Tirsdage ulige uger	-sidste gang 26/9.	www.veteranvest.dk
Faaborgtræf på Fiskerihavnen i Faaborg	Onsdage	Kl. 19.00 - Faaborg Røgeri Café -sidste gang 30/9.	Info: Henning Sørensen, 6175 7472
Havnetræf på Gl. Havn i Fredericia	Tirsdage	Kl. 18.00 - sidste gang 29/9.	
Dækspark i Gilleleje ved P-plads (Alfavej)	Tirsdage	Kl. 19.00	
Veteranbiltræf Bogense Havn - Mester Mole	Tirsdage	Kl. 18.00-22.00	
Hølken Strand - Odder	Onsdage	Kl. 16.30 -sidste gang 23/9.	
Toldboden, København	Tirsdage	Kl. 17.30	
Varde Torv	Mandage	Kl. 18.00 -sidste gang 28/9.	Info: Jens Jessen, tlf. 2073 7471

Hver måned

Havnetræf Kerteminde	Sidste onsdag	Kl. 18.30 -sidste gang 30/9-2015	Info Arne Sørensen, tlf. 6532 2249
Aftentur i det Fynske	3. onsdag	Kl. 17.30 - sidste gang 16/9.	
Karoline Træf i Middelfart	1. søndag	Kl. 12.00 -sidste gang 4/10.	Info: Bob Hansen, tlf. 2323 6706
Svendborg Veteranbil-træf	Sidste lørdag	Kl. 13.00-17.00	www.veteranbilerne.dk



-Ja, og så dumpede vi lige midt ind i et veteranbilløb!

Klubaktiviteter



Amager

Amagergruppens mail er stadig åben for tilmelding, send mail til: amagerdvk.jbl@gmail.com for modtagelse af info og nyhedsbrev.

Da mødestedsleder Claus Sommer er stoppet og mødestedet opsagt, vil aktivitetsgruppen prøve at udsende info via maillisten og også informere her i bladet fremover, under klubaktiviteter og i kalenderen.

Aktivitetsgruppen Amager

Østsjælland Klippinge

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

September d. 22. Foredrag ved Jørgen Busch, han fortæller om sin tur til England med blandt andet et besøg på MORGAN fabrikken. Det bliver en spændende aften.

Oktober d. 27. Ole Poulsen kommer for at fortælle om de seneste regler og bestemmelser, om blandt andet "klip i kørekortet". Det bliver "serveret" på Oles festlige og fornøjelige måde så alle kan forstå det!

Kai Wredstrøm, tlf. 5657 8205
angliakai@dukamail.dk



Midtsjælland Kværkeby

**3. tirsdag i måneden kl. 19.00.
Steffensgård, Kværkebyvej 79,
Kværkeby.
Vejen går op til gården lige overfor
kirken og slutter på gårdspladsen.**

Oktober d. 20. Mogens Geertsen fra det gamle familieejede bilfirma i Ringsted kommer og fortæller om løst og fast.

November d. 17. Virksomhedsbesøg. Vi kører direkte til ABC Industriegummi, Kværkebyvej 30 i Kværkeby - på samme side som kirken. Mødetid kl. 19.00.

December d. 15. Julefrokost kl. 18. Der kommer besked om tilmelding og priser på et senere tidspunkt.

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

Sekretær Erik Madsen,
tlf. 4063 3125
madsen.roskilde@city.dk
www.veteranbil.dk

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



Vestsjælland Løve

**Alle tirsdage holder vi klubmøde
fra kl. 19.00 og vi har som regel et
særligt arrangement den første tirsdag
i måneden.
Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.**

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk. Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve.

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

Vi er som regel 5-15 veteranfolk i Løve hver tirsdag, hvor vi hygger os med kaffe og en masse bilsnak om alt fra Ford T til Lotus.

Alle er velkomne til at kigge ind, og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

Dirch Glad, tlf. 20848940
dirchglad@gmail.com
www.dvk-loeve.dk



København - Nordsjælland Nærum

**1. torsdag i måneden, kl. 18.30,
spisning og mødestart kl. 19.30.
3. torsdag cafeaften kl. 19.30.
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum**

Oktober d. 1. Jaguar klubben kommer på besøg. Jaguar biler på plænen i Nærum. Foredrag om den store og eksklusive danske klub ved Mads Seyer-Hansen.

November d. 5. Besøg af den nystiftede køreforening YTCC (Herom nærmere omtale senere).

December d. 3. Året slutter med andespil.

ALLE er velkomne til at kigge ind til klubaftenen, også ikke-medlemmer, har du en ven, med interesse for gamle biler, så tag ham med.

Ideer og forslag til klubmøderne til:

Ernst Elholm, tlf. 24213631
ernst@elholm.se



Nordsjælland Mårum

2. torsdag i måneden kl. 19.30.
Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00. Se kalenderen hvornår.
Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

Oktober d. 8. Snapsemanden kommer. Vores lokale snapseproducent i Vejby kommer og fortæller om de gyldne dråber, hvor han selv indsamler og fremstiller og nok en lille smagsprøve (mulighed for hjemkørsel).

Ib Rasmussen, tlf. 20263220
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

Sydsjælland Engelholm

3. onsdag i måneden fra kl. 19.10.
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje.
På Engelholm er parkeringen delt: De gamle holder foran hovedbygningen; nye biler henvises til pladsen nede mod syd.

September d. 16. Vi holder almindeligt klubmøde med de gamle køretøjer på pladsen.

Oktober d. 21. Klubmøde. Vi lægger en vinterplan for eventuelle foredrag om spændende biloplevelser.

Peter Bering, tlf. 55996089
pb@arkitektbering.dk



Fyn

Sidste tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00.
Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

September d. 29. Film om opførelsen af den Gl. Lillebæltsbro. For 80 år siden den 14. maj blev den gamle Lillebæltsbro indviet. Carl Wittrup fra Middelfart kommer og viser en film om både opførelsen af broen og

nogle af de mænd der var med til byggeriet, fortæller om hvordan det foregik.

Oktober d. 13. Cafe/biblioteksaften. Film om Roskilde Ring. Den 5. juni 1955 blev Roskilde Ring indviet. I den anledning vil vi vise en film om opførelsen af jordbanen og de første løb, med den kendte speaker Finn Wagner.

Oktober d. 27. Foredrag med Præsten fra Nr. Broby. "Bilen på billedet fra Bellahøj" - om da familien Danmark pakkede campingbordet, fyldte termoflasken, foldede Esso-vejkortet ud, startede bilen og tog på tur. Snyd ikke jer selv for denne oplevelse.

November d. 10. Cafe/biblioteksaften.

November d. 24. Julefrokost kl. 18.30.

December d. 8. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Venlig hilsen
Anne Lise Gustafsson,
tlf. 62632051/22811954
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk
www.dvk-fyn-broby.dk



Syddjylland
DVK - Lillebælt

2. torsdag i hver måned kl. 19.00.
Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

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

Havnetræffet hver tirsdag aften kl. 19.00 er flyttet til klublokalet, frem til d. 5. maj 2016.

John Andersen, tlf. 29782909
ja-ryesgaard@c.dk
www.dvk-lillebaelt.dk



Østjylland
Århus

1. tirsdag i måneden kl. 19.30.
Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.

Morten Kræmmer, tlf: 4090 1206,
morten250s@gmail.com
Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013.
www.dvk-ristrup.dk



Nordjylland
Stenum

3. tirsdag i måneden kl. 19.00.
"Hjallerup Mekaniske Museum", Algade 42, 9320 Hjallerup..

Oktober d. 20. på Hjallerup Mekaniske Museum.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370
kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk



Vestjylland Spjald

**3. torsdag i måneden kl. 19.30.
Højgård, Holstebrovej 17.**

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.

Henning Knudsen, tlf. 97381264
hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97166252
nsunuser@gmail.com
www.veteranvest.dk



Østjylland Uldum

**2. tirsdag i måneden kl. 19.00.
Skolegade 25, 7171 Uldum.
Til alle møder på Møllen kan købes
kaffe, boller, øl og vand.**

Oktober d.13. Snakke- og læseaften på Møllen.

November d.10. kl. 19: Besøg af Carl Helmers, Kolding, som vil fortælle om sin deltagelse i klassisk Monte Carlo 2014.

December d.8. Julekalas. Vi er ved at kigge efter lokalitet. Mere herom senere.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, tel. 27231433,
jakobsen@skjerna.dk

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

Jens Heldgaard, 30562299,
heldgaard8700@gmail.com.

Sydvestjylland Vesterhede

Sidste mandag i måneden kl. 19.00.

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig.

Følg med på: www.dvk-sydvest.dk – der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

Jørgen Jacobsen tlf. 20222729,
joergen@dvk-sydvest.dk

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

Sydvestjylland Skjoldbjerg

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

September d. 24. Almindeligt klubmøde.

Kontakt ved spørgsmål til:

Ib Rønne tlf. 22808112
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bruno Kold tlf. 20990026
kold@profibermail.dk



Sønderjylland Aabenraa

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

Oktober d. 8. Der vises billeder fra GOODWOOD of Speed, England 2015.

November d. 12. Året der gik. Fortæl om spændende turer/oplevelser i 2015.

December d. 10. Vi mødes kl. 18.30 til "Årets julefrokost" med

pakkeleg. Medbring venligst en pakke til en værdi af 20-25 kr. per person. Forventet kuvertpris kr. 130,00. Max. deltager antal vil være 45 personer. Så "først til mølle" tilmelding til Kjeld eller Erik.

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20234491
holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 29669847
erik.kef@webspeed.dk

På hjemmesiden www.dvk-aabenraa.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

Midtjylland Herning

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

Oktober d. 5. VP-Group, Viborg.

November d. 2. Bilernes Hus, Silkeborg.

December d. 7. Byretten Herning,
Gløgg – AUTOGALLERIET.

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



Velkommen til nye medlemmer:

Ryan Elkjær	Dybendalsvej 21	4000 Roskilde		Cadillac De Ville 1951
Bo Christensen	Vestervigvej 76A, st. th.	7755 Bedsted Thy		
Jens Langdal	Fiolstræde 15, 03	1171 København K		Studebaker Erskine 1930
Carsten Voergaard Christoffersen	Vestervej 2	6470 Sydals		
Dennis Elmegaard Svenningsen	Norgesvej 1A	4180 Sorø	6127 0052	VW 1300/113 1967
Bjarne Michael Boisen	Næstvedvej 289	4100 Ringsted		
Jakob Christensen	Værebrovej 40	4040 Jyllinge		Triumph Spitfire Mk IV 1976
Jesper Enio Sonne Hansen	Gildringeparken 42	4690 Haslev		Ford Mustang 302 4V 1971
Henrik Hansen Schakow	Skrøbelev Hedevej 9	5900 Rudkøbing		
Steen Iversen	Egevej 43	3200 Helsingør		
Thomas Studsgaard Nielsen	Trælundvej 8	7400 Herning		
Jens Friis Østergaard	Berberishaven 15	3450 Allerød	4817 1322	Morris 8 Serie E 1939
Carsten L. Hansen	Brorsonsvej 3	9760 Vrå		

Et par billeder...



Øverst et par billeder, der viser hyggen på et helt almindeligt klubmøde (6. august) i Nærum. Middagen indtages blandt medlemmer i biler i aftensolen.

Erik Allerslevs Mercedes 300 i aktion på Børnernes Køredag, den 1. september. Mere om denne bil på side 26.



Køretur på Als

Tekst og billeder: Kjeld Holm-Nielsen

20 biler og 40 personer deltog i turen. Vejrudsigten lovede ikke for godt vejr lørdag, men vi var heldige, for det regnede kun lidt.

Regnen faldt på de tidspunkter vi besøgte museer og kaffepause.

Turen startede fra Dybbøl Banke, med Dybbøl Mølle som nærmeste nabo og med udsigt mod Broager land og Tyskland i baggrunden.

Herfra kørte vi langs kysten og havnefronten forbi Sønderborg Slot og videre til Hørup Hav. Første stop var Vagns Saab Museum i Svenstrup.

Museet er et SAAB to takt museum med 12 biler fra perioden 1951 – 1967. Også SAABO campingvogn var at finde på museet, lige som en gammel SAAB 99. Museet er absolut et besøg værd, navnlig hvis dit hjerte, hvad angår biler, slår i to takt.

Fra Svenstrup gik turen videre til Munkegaard Traktormuseum i Pøl, hvor der stod 210 traktorer og ventede på vores besøg.

Ovenover traktorparken, på loftet, havde værtparret Karen Luise og Jes Peter S. Petersen sat bænke og borde parat, så vi kunne indtage vores madpakker i ly for vejret. En imponerende stor samling, de har fået samlet sig igennem årene. Her var alle mærker og modeller repræsenteret, uden at der var gængange-

re. Var der to som så ens ud, så var den ene benzindrevet, den anden på diesel.

Fra Svenstrup tog vi en afstikker fra ruten og ned til stranden. Vejret viste sig nu fra sin pæne side. Gæster fra sommerhusområdet var nede for at bade, så sommeren er på vej. Fra stranden fortsatte vi af snoede veje ned til Dyvig Badehotel, hvor kaffe, boller og kage ventede på os. Vi havde fået lov til at parkere på lystbådehavens areal, lige foran Dyvig Badehotel. Der blev taget billeder af både bilerne og de flotte bygninger.

Fra Dyvig Badehotel gik turen videre tilbage mod fastlandet, via Egen Kirke og bagvejen ind til Augustenborg, hvor vi bl.a. kørte et stykke på grusvej. Vejen endte lige ved Augustenborg Slot, hvor der er en flot anlagt skulpturpark. Hertil er der gratis adgang. Her sagde vi pænt farvel til hinanden og ønskede hinanden en god tur hjem.

Vi vil gerne sige deltagerne tak for flot fremmøde og tak fordi I var med til at gøre turen til en god oplevelse for alle.

Ingen uheld undervejs – heldigvis!

Med venlig hilsen

Alice og Kjeld Holm-Nielsen
Sønderborg





Ministerbesøg i Nærum

Steen Rode-Møller

Den 17. august havde Dansk Veteranbil Klub i samarbejde med Motorhistorisk Samråd inviteret transportministeren til at besøge begge foreninger. Invitationen var blevet bekræftet allerede for længe siden af den forrige transportminister, Magnus Heunicke, men den nuværende, Hans Chr. Schmidt, havde heldigvis holdt fast ved aftalen og mødte frem i Nærum. Her modtog formændene for de to foreninger, Dorte Stadil og Søren Jacobsen, ministeren.

Besøget var opdelt i tre etaper: Først et besøg i biblioteket, så en rundvisning på Ole Sommers fine museum og til sidst en snak over en kop kaffe og en småkage med forretningsudvalget i Motorhistorisk Samråd.

Niels Jonassen var guide på rundturen i biblioteket, hvor ministeren fik hilst på mange af de sædvanlige

”arbejdere”, som i dagens anledning havde flyttet deres normale arbejdstirsdag en dag frem. Hans Chr. Schmidt var behørigt imponeret over den næsten endeløse mængde faglitteratur, biblioteket råder over samt den entusiasme hvormed de fremmødte frivillige registrerede, katalogiserede, organiserede og diskuterede motorhistoriske emner. Der var mange interessante titler på hylderne, bl.a. faldt ministeren over: Fremtidens trafik, hvor han mente, han og hans embedsværk kunne hente god inspiration. Niels Jonassen afsluttede rundvisningen med at forklare, at hele biblioteket faktisk var til rådighed for alle biblioteker via Statsbiblioteket, men at det fuldt og helt var sponsoreret af frivillige midler, klubkontingentet og frivillig arbejdskraft. Herefter gik ministeren videre ud for at se på museet under kyndig vejledning af Søren Jacobsen.



Ford traktor 1915



Ford T pick-up



Masser af bilsnak...



Ford T 1925 under restaurering



Uldum Mølle

Ford i lange baner

Tekst og foto: Jens Heldgaard

Tirsdag den 11. august tog vi fat på møderne igen efter sommerpausen. Vi var inviteret på besøg hos Else og Jørgen Binderup, som bor på en dejlig ejendom ved Mossø i det smukke midtjyske bakkeland.

Jørgen har Ford-biler i lange rækker. Der er rigtig mange varianter, og der er mange biler under opbygning og restaurering, og det er dejligt at se hvordan bilerne efterhånden kommer i fin stand og bliver kørende – for der er også en større afdeling med indregistrerede veteranbiler – hvoriblandt der dog også er andet end Ford-biler.

Midt i den store hal stod også en noget speciel traktor – Nemlig en Ford eksperimental-traktor fra 1915.

Der er opbygget med flere dele fra Ford T, nemlig motor, køler og differentiale. Den er speciel ved at have to store tanke liggende over motoren – en til benzin og en til kølevand.

Der var en del biler med varelad i samlingen – blandt andet en fin Ford T fra 1925, som var ved at få monteret kaleche.

Jørgen er ikke nybegynder – han fik sin første Ford som 12-årig, og det er bare fortsat derfra...

Efter den interessante rundvisning var der kaffe og kage på den hyggelige terrasse, med udsigt direkte over åbne marker og Mossø i baggrunden – og som billedet viser, fik vi en ualmindelig smuk solnedgang som afslutning på en hyggelig aften.

Tak til Else og Jørgen Binderup.



Major Jørgen Kold og hans sekretær Lotti Dyna, samt den nydekorede Kim Polte der i dagens anledning modtog Kasteslets medalje, samt undertegnede, som tidligere var blevet hædret med medaljen sidste år i forbindelse med Kasteslets 350 års Jubilæum.

Kasteslet

Jeg skulle hilse vore medlemmer mange gange fra Kommandant Kold, og sige tak for et meget fint samarbejde med de repræsentanter der gennem alle årene har været med til at gøre et stort arbejde for klubben, men især for den veldisciplinerede mængde af mennesker der alt i alt har adlydt de ordrer der er kommet fra hjemmevernsgruppen "Livjægerne" uden hvis hjælp det ikke havde kunnet lade sig gøre.

Personligt vil jeg hermed takke Kommandant Jørgen Kold, hans sekretær Lotti Dyna og alle dem jeg har samarbejdet med i årenes løb. En særlig tak til den nye kommandant Lasse Nelsson, der sprang ind i

arrangementet, på trods af at han afviklede sin ferie lige på det tidspunkt, og kom ind på Kasteslet for at se at alt gik som det skulle. Tak for det!

Han har lovet at traditionen vil fortsætte fremover, samme tidspunkt, første søndag i maj og glæder sig til at se os næste år.

Jeg kan oplyse at der i år ialt kom Kr. 7.444,50 ind ved arrangementet som alle går ubeskåret til syge børn på rigshospitalet.

Venlig hilsen og tak for 20'eren fra jer alle.

Claus E. Neble





Sydsjælland

Vingårdstur

Tekst og foto: Peter Bering

Med et par måneders forsinkelse på grund af regn lykkedes det en fin augustaften, at køre en kort hyggetur fra Engelholm til Solbjerggaard mellem Bårse og Blangsløv. Gården er blandt af landets ældste vingårde og muligvis også den mindste. Der kom syv gamle biler. Og det var en vidunderligt broget skare, som spændte over omtrent et halvt århundrede og fire lande. Der var godt nok to Mini - arrangør Bo Fredriksens røde og Grumløse-tømrerens grønne. Og fra samme slægt Clasens MG saloon. Derudover fra England Thorkildsens Austin 7 tourer. Sonett-betvingeren Søren Peter i en dejlig ren og sprød Porsche 912

repræsenterede det tyske, når det er bedst. Frankofile Bessermann kørte i den 'nye' Amilcar CGSs, som - til forskel fra den 'gamle' lyseblå - har et karosseri, som er bredere end chassiset; så nu kan han og Dorte sidde side om side og ikke forskudt. Den har også den mest udsøgte luksus i form af en kaleche. De amerikanske vogne glimrede ved deres fravær; men Tommy Jørgensens PV444 er meget amerikansk i sine runde former. Vi fik at vide at årets vinhøst bliver elendig; men Bos køretur var perfekt - ad lige netop den slags sogneveje, som vore biler elsker allermost: Dem uden trafik.





Racerveteranen Kaj Bertelsen fra Viborg gav opvisning med sin umådeligt sjældne Ferrari 275 GTB fra 1965, en bil der blev bygget i 1007 eksemplarer i perioden 1964-68.



Fartfest på Munkebjerg

Gamle biler kørte stærkt i strålende sol

Tekst og billeder: Michael Eisenberg

Munkebjerg Hillclimb er et ægte hastighedsløb. Bilerne starter med et minuts mellemrum på sydsiden af Vejle Fjord og kører op ad serpentinevejen med mål ved Munkebjerg Hotel. Både nede på stranden og oppe ved mål er udsigten betagende. Man kører ruten fem gange, to gange træning og tre heat i selve løbet. Ruten er 1,8 kilometer med en række krævende sving.

"I Munkebjerg Hillclimb er det ikke kun vinderne, men hele motorsportens kulturhistorie, vi fejrer," konstaterede løbsleder Arne Pagh, efter at 92 motorsportsudøvere med historiske biler hele dagen havde forsøgt at overgå hinanden i at køre hurtigst op ad den 1,8 kilometer lange bjergvej fra Vejle Fjord til Munkebjerg Hotel.

De langsomste biler fra 1920'erne kunne køre banen igennem på små to minutter, mens biler fra 1980'erne klarede turen på under et. Men de kæmpede allesammen lige hårdt for det.

Hurtigst af alle var favoritten Niels Ole Andersen fra Jelling i en lynende hurtig Ford Capri 3.0 fra 1981. Han gentog sidste års sejr i overlegen stil.

Nicolaj Hansson fra Haarby vandt i sin MG TC fra 1946 klassen for de ældste biler, mens den tidligere Rallye Monte-Carlo Historique-vinder, nordmanden Svein Lund, for første gang gæstede løbet med en Datsun 240 Z fra 1971. Han tog sejren i klassen for biler før 1972.

Bugattier fra 1925-37 kørte opvisning, racerveteranen Kaj Bertelsen fra Viborg demonstrerede sin sjældne Ferrari 275 GTB fra 1965, og Peter Bering fra Pæstø blev ikke uventet sidst i sin Delage fra 1925. Alle var de i deres biler med ydelse fra 50 til 300 hestekræfter med til at skildre motorsportens kulturhistorie, og et rekordstort publikum i Danmarks smukkeste motorløb ved Vejle Fjord forstod at sætte pris på det.



Nicolaj Hansson fra Haarby vandt klassen for de ældste biler i sin MG TC fra 1946. Her gør han sig klar til start ved Vejle Fjord.



I sin Delage DISS fra 1925, løbets ældste bil, blev Peter Bering forventeligt sidst blandt de, der fuldførte konkurrencen. Men han gav sit værdifulde bidrag til skildringen af motorsportens kulturhistorie.



Med Vejle Fjord og motorvejsbroen som smuk staffage kørte Niels Ole Andersen fra Jelling sin Ford Capri 3.0 fra 1981 til en overlegen sejr i Munkebjerg Hillclimb 2015.

Nordmanden Svein Lund gæstede for første gang Munkebjerg Hillclimb og tog en populær sejr i klassen for biler fra 1972 med sin Datsun 240 Z, som han tidligere har vundet Rallye Monte Carlo Historique med.





Blåt er godt

Nordisk Bugatti Møde på Munkebjerg

Tekst: Peter Bering

Fotos: Turid Dannevig, Jette Studstrup,
Frank Studstrup og Peter Bering



De senere år har budt på flerdages Bugattimøder i Sverige og Norge. I år var det Danmarks tur og mødet blev lagt på Munkebjerg op til og i den weekend i august, hvor der er løb og hill-climb. Det lykkedes at samle godt tyve bugattister fra de tre lande og Belgien – og en enkelt dansk delagiste. Om lørdagen deltog alle i selve Munkebjergløbet og om søndagen deltog nogle i bakkeløbet. Fredag var Bugattierne på udflugt til søhøjlandet med besøg på Jysk Automobilmuseum og i brødrene Vogels værksted, hvor flere Bugattier og andre klenodier blev beskuet. Blandt andet den røde Type 57C, som mange danskere kender fra Ålholm. Den får den helt store tur; blandt andet bliver det ombyggede vindspejl rekonstrueret i original skikkelse. Pladesmeden Ole har været på studierejse og målt en original Stelvio op.



Arild Staver kom med den ældste Bugatti. En Type 23 fra 1925. Efter krigen fik den karossen bag sæderne ombygget til lad. Og den kørte en halv snes år som varevogn på et parisisk trykkeri. Staver har rekonstrueret det oprindelige tresædede karosseri.

'Blåt er altid pænt'. Parade ved Gjærn, fra venstre: T40/38, T43/44, T57, Delage DISS, T37A, T43 og MG Q.



De seneste danske bugattister Patrick og Marc Vogel i hver sin vogn, et let røgslør og en strålende sol.



Brødrene Marc og Patrick Vogel deltog nogle af dagene med flere biler: Tre Bugatti og denne Delahaye 135M Dubos coupé fra 1948. Vidunderligt patineret og urestaureret. Ved siden af holder Peter Berings Delage DISS fra 1925. Restaureret for godt 50 år siden.





Per-Olof Håkansson trak sin 1929 Type37A på slæb til Munkebjerg; men gennemførte alle tre dage på egne hjul trods en strejkende selvstarter. Håkansson er anden-generations-bugattist - ligesom vore hjemlige Petre Koux og Zinck, som desværre ikke kunne deltage i Bugatti-mødet i år.



Den svenske bugattist Michael Byström deltog med sin 1934 MG Q. En hidsig 750kubik-racer med over 100HK. Takket være fri udblæsning var den holdets absolut mest højrestede indslag. Byström kørte også bakkeløb.



Den yngste (78år) Bugatti var Øivind Selvigs Type57 Ventoux fra 1937. Den mest civiliserede bil Bugatti byggede. 3,3liters motor med kraftoverskud, meget behagelig gearkasse og tilmed, på de sene årgange, hydrauliske bremses. Denne bil har været i Norge siden 1947.



Kjeld Jessens Brescia var på vej til Japan i en container, så han og Marjolijn medbragte istedet en elektrisk Auto-Red-Bug. Brødkassen bagpå rummer et 12volts og et 6volts batteri. Køretøjet tunes ved at give motoren 18V. Den trækker på det ene baghjul og bremses på det andet. Jessen kørte flere demonstrationsture og Claude Teisen-Simony fik en prøvetur, da han - uden Bugatti - kom forbi den ene dag.

Den belgiske kong Leopold var stor kunde i Molsheim. Jessen medbragte bl.a. dette fotografi af kongen og le patron på den Auto-Red-Bug, som Bugatti brugte på fabriksområdet i Molsheim.

Blåt er godt



Bugatti-samlingen hos brødrene Vogel vokser støt: Tidligere i år hentedes i Frankrig en vidunderlig brugt tidlig Type57 med firedørs Galibier-karosseri uden midterstolpe



Else og Per Gjerdrum kørte sammen med de øvrige norske deltagere hele vejen til Munkebjerg på egne hjul. Gjerdrums vogn er en 1930 Type43 med en broget historie, som også omfatter ophold i en brændende lagerbygning. Modellen er en touringvogn med racermotor.



I Munkebjergløbet var holdet forstærket med Terkel Lund Ovesen i Lea Francis Hyper. Den har en 1½ liters Meadows racermotor med en stor Cozettekompressor og deltog også i søndagens bakkeløb.



Vogels 1926 Type40 Gangloff cabriolet med meget lavt vindspejl er restaureret 100% på eget værksted.



Bo Söderbergs 1929 Type43 er samlet af Göthe Håkanson i årene 1957-79. I bilen indgår dele fra to vogne. Den Type43, som kronprins Leopold kom til Sverige i (da han friede til prinsesse Astrid) og solgte dér, er suppleret med en Type44 motor. Bosse er den nordiske Bugatti-registratør og dermed leder af det team der står bag den imponerende registrant, der udkom sidste år.



Sur la route. Nærmest fotografen ses Frank Studstrups T40/38.





Mange slags sporvogne og biler i museumsgaden "Valby Langgade". Til venstre "Frk. Düsseldorf" (1957), i midten en Frederiksberg-sporvogn årgang 1915 og bag den anes en sporvogn fra Rostock i DDR-tiden (1967). Langs kantstenen Lloyd efterfulgt af tre englændere: Morris Minor cabriolet (1968), Morris 8 (1939) og Morris Minor saloon (1957).

Biler, der fulgtes med sporvognene...

Historisk gadebillede på Sporvejsmuseet

Tekst og foto: Søren Palsbo

Meteorologerne havde advaret om skybrud og det, der var værre, da omkring 40 modige veteran- og vintage-ejere trodsede spådommene og begav sig mod Midtsjælland til årets "Biler der fulgtes med sporvognene" på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Heldigvis blev det ved truslerne om det værste møgvej, og der vankede endda opklaring og et strejf af varme ud på eftermiddagen.

Dagen var 25. juli - den første af to weekenddage på det midtsjællandske museum, hvor der er særlig tæt sporvogns- og bustrafik med afgang hver femte minut. Det kan hovedstadens A-buslinjer knapt nok hamle op med. Ud over det hyggelige træf for ejerne af de dejlige køretøjer fra senest 1972 - det var nemlig året, hvor det var slut med at følges med sporvognene, eftersom den sidste gamle sporvognslinje

blev omstillet til bustrafik netop dette år - så er veteran-arrangementet også en fornøjelse for museets gæster, som kan opleve eller genopleve det historiske gadebillede. I 2015 et møde mellem en række årtiers meget forskelligartede transportmidler.

På den brostensbelagte museumsgade var der hestepærer fra de smukke dyr, som trak den bevarede hest omnibus - pensioneret fra Københavns Sporvejs daværende linje 12 i 1917. Der var danske og udenlandske sporvogne leveret mellem år 1900 og 1975, og der var dejlige biler og en enkelt knallert (NSU Quickly TT) repræsenterende fem årtier. 1940'erne manglede desværre helt. 2. Verdenskrig og efterfølgende import-restriktioner har tydeligvis bevirket, at der kun er få vintagebiler fra dette årti i Danmark. I flere år har en Volvo 444 været ene om at

repræsentere 1940erne ved "Biler der fulgtes med sporvognene". Nu er den solgt, og dens nye ejer havde ikke meldt sig under fanerne, mens tid var.

1950erne og 1960erne var til gengæld talstærkt repræsenteret, hvilket stemmer fint med, at det var i disse årtier, at mange danskere fik råd til familiens første bil. Og netop hverdagsbilerne er smukt repræsenteret ved "Biler der fulgtes med sporvognene". Baron von Mangepengens imponerende køretøjer er som bekendt stærkt overrepræsenteret i den bevarede historiske bilflåde. Derfor er det glædeligt, at eksemplarer af de små billige hverdagsbiler har overlevet trods den manglende prestige. Den kvindelige dommerkomité, der bedømte bilerne efter charme årti for årti, må have gjort sig samme betragtninger,



Deltagerne i "Biler der fulgtes med sporvognene" begynder træffet med at følges med en museumsbus på en rute i Sporvejsmuseets smukke omegn. I år var kortegen anført af en Leyland Royal Tiger 1963 fra Københavns sporveje.



Elegante bilfolk venter på afgangssignalet før den fælles køretur i kølvandet på en museumsbus. Søholmskolens ferietomme skolegård i Jystrup Midtsjælland var samlingspunktet.



Dommerkomiteen i gang med at finde de mest charmerende køretøj fra hvert årti. Her kastes blikke på en fin Ford Taunus, der i mange år gemte sig i en garage i Svaneke på Bornholm og stadig har sine originale nummerplader.



Myldretid fra dengang, der var noget ved noget. Nærmeste bil – en dejlig Ford V8 coupé 1935 – løb med præmien som dagens mest charmerende køretøj fra 1930erne. Talrige af disse biler er endt som Hot Rods, ombygget nærmest til ukendelighed.



Trængsel uden stress: Linje 14 i selskab med Ford V8 (1935), Citroën Traction avant 15 (1952) og en Cadillac fra først i 1930erne. Det er i år 50 år siden, sporvognslinjen blev til en buslinje uden de flotte rød/blå/hvide linjefarver.

eftersom vinderen af charmekonkurrencen blandt biler fra 1950erne var "den engelske Folkevogn", Morris Minor, mens vinderen af konkurrencen blandt biler fra 1960erne var en af de seneste Lloyd Alexander TS fra Borgward-familien. En lille hyggelig overlever!

Der var meget elegant udklædte damer og herrer ved "Biler der fulgtes med sporvognene", idet udklædning, der passer til bilens alder, også er genstand for konkurrence. Besætningen i en Ford V8 fra 1930erne var i høj grad et bud på vinder af denne hæder i deres fine sorte tøj og damen med stor elegant hat, der også kunne gøre sig ved galop-derbyet i Klampenborg. Men det blev dog et par i en tofarvet Opel Rekord, der løb med denne præmie. De var som snydt ud af 1958!



Besætningen i den nærmeste bil – Opel Rekord 1700 årgang 1958 – vandt præmie for bedst at have ramt højeste tøjmode, da bilen var ny.



Flere slags hestekræfter på Sporvejsmuseet.

En dansk cykel-veteran uden for konkurrencen. Ølkassen rummede engang 50 "Hof", men de er for længst drukket!





CHGP 2015

Her er lidt stemningsbilleder fra årets CHGP den 1. og 2. august. For yderligere information om begivenheden, køreere, løb, startnumre osv. henviser vi til CHGP's hjemmeside: www.chgp.dk.





**COPENHAGEN
HISTORIC
GRAND PRIX**
Fotos: Eugenio Lai
Albert Kuhn Nicolaisen
Jens Møller Nicolaisen





MIN BIL

På opfordring har Erik Allerslev skrevet lidt om sin bil, Mercedes 300 Cabriolet D, 1952.

Har du også lyst til at delagtiggøre Veteran Tidenes læsere i data og historie om dit køretøj, så send tekst og billeder til vt@veteranbilkklub.dk.

Dorte Stadil



Mercedes 300 Cabriolet D

Tekst: Erik Allerslev

Foto: Ole Callesen

Årgang 1952 - W 186 – fremstillings år 1951 til 1955 – i alt 591 stk. er der produceret.

Denne bil er stemplet afgang d. 14. februar 1952 og har nr. 138. Pris i D. mark 23.700,-

I 1989 blev der importeret fra USA 2 stk. cabriolet D 1952 & 53 plus 1 stk. 290 Cabriolet B, 1935, som alle må betegnes som sjældenheder.

På en ferietur til Spanien i 1996, blev jeg opmærksom på en lille annonce i dagbladet Børsen, her så jeg at Daytona i Hellerup havde bilen til salg. Jeg ringede til Palle Murmann for at forhøre mig om den. Nu skulle det være sådan, at vi skulle til et veterantræf oppe i Kolle Kolle i Nordsjælland kort efter. Det blev aftalt, at vi så kunne mødes der, for så at se og prøve bilen. Det var en lækker sag og det var prisen også, må jeg nu nok sige.

På det tidspunkt havde jeg nok omkring 5 gamle køretøjer i garagen, så jeg måtte af med en i bytte. Det måtte så blive en Rolls Silver Shadow 1973. Nu var det så bare det, at Daytona havde bilen i kommission, så noget i bytte var ikke muligt. Nå ja så, det var der jo ikke noget at gøre ved.

Ca. 3 uger efter ringede Allan Hansen, Daugaard. Jo han ville da lige fortælle at han nu var i besiddelse af bilen, så det var måske muligt at lave en lille handel med, Mercedesen og Rollsen. Det blev det så.



På det tidspunkt var historiske korrekte nummerplader lige på trapperne, de blev bestilt på motorkontoret i Ribe. Den 22. maj 1998 blev pladerne udleveret. Ribe politikreds fik tildelt nummer intervallet Z 9985 – 9999, det første nummer blev mit.

Jeg mener de første biler var tiltænkt det amerikanske marked; det var nok de få her i Europa, der var bemedlet til disse dyre vogne, så kort efter 2. verdenskrig.

Jeg er i besiddelse af diverse fakturaer tilbage til 13. oktober 1982, hvor en renovering tilsyneladende er begyndt, for først at slutte omkring 1990. En del handler er bl.a. foregået hos Mercedes på Sunset Boulevard. Daværende ejer Charles Ostel Clenoaks, Bvd Sun Vally, Californien.

For ca. 3.500 km siden fik jeg motoren hovedrenoveret. Der er 4 fremgear – 6 cyl. på række, 115 HK. Tophastighed ca. 160 km i timen – 2 stk. Solex, centralsmøring, elektrisk niveauregulering, oktanvælger (manuel) mm.

Når vejret ellers er til det, bliver "Konrad" flittigt luftet i sommermånederne.

Venlig hilsen
Erik Allerslev, Bjert
Medl. nr. 3064



Kommentarer

Kommentar til Svend Algrens indlæg i VT 470 side 27

Som talt ud af mit hjerte er Svend Algrens kommentar under overskriften "Hvordan bruger vi vore biler", for det er nemlig rigtigt, at den eneste måde vore biler ikke ender som museumsgenstande på, er ved at blive brugt - og respekteret - i trafikken, så man undgår situationer, hvor rækken af bagvedkørende utålmodigt presser på for at komme forbi, og dermed skaber både stress og farlige situationer, bl. a. fordi vore biler ikke har samme formåen, hverken når det drejer sig om acceleration eller - måske vigtigere - bremsning.

Vi skyder os selv i foden ved ikke at være synlige i gadebilledet, og har derfor også egen skyld. Det er for mange øjensynlig vigtigere at mødes over kaffe og kage (sidstnævnte holder jeg så - for - meget af).

Jeg deltog for 3 år siden i Mercedes klubbens årsmøde, der blev afholdt i en af Danmarks smukkeste egne, nemlig ved Silkeborgsøerne; der indgik naturligvis en tur, men tiden blev

ligeligt - bogstaveligt talt - fordelt mellem (spise-)pauser og kørte kilometre. Det var synd, allerede fordi området i den grad opfordrer til kørsel.

Oplevelsen resulterede i, at jeg mødte op på den årlige generalforsamling og formasteligt - skulle det vise sig - foreslog, at der blev udarbejdet en alternativ lang rute.

Generalforsamlingens reaktion var voldsom. Jeg blev på det nærmeste pebet ud. Tilhørerne forstod ikke - måske fordi jeg forklarede mig for dårligt - at jeg ikke ville forlænge turene, men blot bede om, at der også blev lavet en udvidet rute.

Jeg er godt klar over, at den stigende trafikmængde omkring de store byer gør det vanskeligt at køre; også derfor er længere ture i det åbne landskab af stor værdi. Jeg har med stor fornøjelse deltaget i Ringkøbingløbene, DVK turen til Øland og flere gange Odsherredløbet, som jeg holder meget af, og kendetegnede for disse ture er netop de længere stræk, hvor der køres og ses!

Jeg har meget stor forståelse for, at deciderede veteranbiler ikke nødvendigvis skal køre 100 km eller mere på én dag, men DVK's medlemskare udvides i disse år med biltyper, der sagtens kan klare længere stræk, og hvis vi skal have de nye medlemmer med biler fra 1970'erne med os, skal der køres, mere end sparkes.

Hvis der skal opretholdes en varieret bilpark i Danmark, som af flertallet af danskerne, herunder også politikerne, ses som et naturligt indslag i gadebilledet, skal bilerne PÅ GADEN og ikke blot være kuriosa på en parkeringsplads eller i et museum. Tænk på Paris, hvor der fra 2016 kræves forbud mod kørsel med biler fra før 1993. Det vil vi forhåbentlig ikke opleve i Danmark, men det er et stykke af vejen op til os selv.

Steen Winther-Petersen
København

Kommentar til begge to

Jeg er bestemt enig med Svend Algreen og Steen Winther-Petersen, vore køretøjer skal ud og køre og ses på de danske veje, men det synes jeg bestemt også de bliver, især for efterkrigsbilerne vedkommende. Selvfølgelig tit i flok, når man er på tur eller laver udstillinger diverse steder, men jeg tror aldrig jeg har kørt i en af mine ældre biler uden at der er blevet vinket til flere modkørende også i ældre biler. For det er jo det man gør - vinker og får en god oplevelse når man møder de andre.

Jeg er så heldig at være pensionist, så jeg kan benytte et ældre køretøj hver dag, hvis jeg har lyst. F.eks. køre et smut forbi Nærum, så op ad Strandvejen forbi planteskolen, hvor der ofte holder én anden gammel bil og så hjem igen. Køretøjerne må iflg. forsikringsselskaberne ikke bru-

ges til arbejdskørsel, og det gør jo at mange må lade dem stå hjemme i hverdagen, selv om vejret er godt.

Ud af en bestand på 2.329.578 indregistrerede personbiler i Danmark, er de 56.173 mere en 24 år gamle, altså kun 2,4 % - så jeg syntes det er flot at man så tit kan vinke til andre med samme hobby.

Af motorcykler er der registreret 59.855 ældre end 24 år og et samlet tal i alt 151.542. (Tallene er fra Danmarks Statistik pr 1. januar 2015)

Men lad os være enige om at køretøjerne skal ses og køres og ikke henstå i en mørk garage.

God kørelyst!

Dorte Stadil





Fra biblioteket

Hvad er dette?

I biblioteket har vi fået en gammel fornummerplade til en motorcykel sammen med dette runde skilt med samme nummer som nummerpladen. Vi formoder at skiltet stammer fra årene lige efter Anden Verdenskrig, men hvad betyder det, og i hvilken anledning blev et sådant skilt udstedt? Kan nogen hjælpe os?

Send gerne svar til vt@veteranbilkklub.dk - tak!

Svar...

Det er nok sjældent, at svaret når at komme med i samme nummer af bladet som spørgsmålet - men nu lå jeres ydmyge layouter tilfældigvis inde med det.

Svaret er: En "rund Plakat"!

Straks efter udbruddet af Anden Verdenskrig, efter sigende allerede dagen efter tyskernes besættelse af Polen i september 1939, fik man de første rationeringer i Danmark, incl. rationering af benzin.

Der var stor mangel på mange varer, og altså også benzin. Derfor blev der samtidig indført forbud mod brug af benzin til privatkørsel. Skulle bilen eller motorcyklen ud at køre, måtte man søge myndighederne om en særlig køretilladelse – og kørseltilladelserne blev kun givet til dem, der havde et absolut behov før kørsel i arbejdsmæssigt ærinde. F.eks. læger og dyrlæger, entreprenører, bilforhandlere og lignende.

Den "runde plakat", som den blev kaldt, skulle anbringes synligt på køretøjet. Den fine ramme med cellulid har nok været specielt til motorcykler – på bilerne blev plakaten anbragt bag forruden.

At have brugstilladelse til sit køretøj, betød ikke at man bare kunne køre løs – benzinrationeringen satte sine store begrænsninger, og resulterede som bekendt i, at langt størstedelen af den danske vognpark blev klodset op allerede i 1940. Forholdene blev først normale mange år efter besættelsens ophør.

-jmn

B. Andre Motorførere end Vogn og Lastmotorførere. Nr. _____
 Ansøgning J.nr. Nr. _____

Tilladelse til Anvendelse af Benzin til Køretøj med Motorførere i Medfør af
 Hælsministeriets Bekendtgørelse af 12. September 1939 § 2.

Ansøgers (Ejers) *Foto-Magasinet*
 Fødsels-Nr. etc. Børn (Indfødsr.) *Peter Vindum*
 Fødsels-Nr. *Vejrum* Indfødsr. og -nr. *18-12-1893.*
 Bopæl *Fotobøddler*
 Gade *Skt. Møllesgade 60* Telefon Nr. *1096*

Køretøjets Art *Parsvogn*
 Køringsbogstav og Indregistreringsnummer *T 2215*
 Motor- og Stølsnummer *F.S. 9,152. 282797.*
 Fabrikat *Citroën Model 7. Vogn Sæde (Berlingsgang) 1936*
 Egenvægt *1000* kg. Personantal *4*

Hvornår agtes Køretøjet benyttes
 Køretøjet skal foregaa Søgnedage*) fra Kl. _____ til Kl. _____
 Køretøjets Benzinforbrug var sidste Iodolene Aar gennemsnitlig pr. Uge. Liter.
 Min Benzinbeholdning uldger i Dag. Liter.
 Til den nødvendige Kørsel pr. Uge er Liter Benzin absolut påkrævet.

Udørlig Motivering for Ansøgningen: *Transport af Hjemmestoffer og Lydbilledapparat med Tilbehør til Fremvisningsbrug overalt i Jylland, Løjligedevise som Pressofotograf og Redigering af særlige Aviser, Skoler, Hospitaler o.s.v. Skal Dag og Nat være klar som Fotograf for Kriminalpolitiet i Viborg.*

Forenstaende Oplysninger er af mig afgivet paa Tro og Lov.
Viborg den 16-11-1939
Peter Vindum
 (Underskrift)

Til
 Politidirektøren i København (IV. Deleksionssamt).
 Politidirektøren i _____

Udfyldes af Politidirektøren
 Tidspunkt Liter Benzin pr. Uge
 Særlige Begrensninger

*) De der ansøger om Benzin-Tilladelse for sine Køretøjer, skal ogsaa tilføje følgende på deres Ansøgninger:
 *) Et Køringskort som Højtidstegn absolut nødvendigt, naar disse afbrændt stilles.

Ud. 2008. 28. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.



Peter Vindum var fotohandler og fotograf i Viborg og kørte i denne Citroën 7C årgang 1936. Ovenfor ses hans ansøgning om brugstilladelse til bilen med den "udførlige motivering for ansøgningen". Begrundelsen var bl.a. at han dag og nat skulle være klar som fotograf for kriminalpolitiet i Viborg. Den "runde Plakat" er også bevaret (den måler 13,5 cm i diameter), og er stemplet af Ordenspolitiet i Viborg. Materialet har vi takket være Peter Vindums søn Bjarne, der stadig er kørende i T2215, dog i form af faderens næste bil, en Citroën 11 Normale fra 1953.





Sommerhilsen 2015

Tekst og foto: Jens Heldgaard

Mange vil nok tænke tilbage på sommerferien 2015, som et år med en del vejrmæssige udfordringer.

Her sidst i juli, har vi lige afsluttet to ugers dejlig ferietur langs den Jyske vestkyst i vores lille VW type 1 Cabriolet fra 1968.

Det er 19. sommer vi kører i bilen og den har nu kørt 62.000 km – og over 60.000 har været med kalenderen nede.

Nu er det er ikke meningen at Veteran Tidende skal være et rejsemagasinet, men jeg synes godt vi kan udveksle erfaringer, om hvordan vi

bruger vore gamle køretøjer og give tips til gode ruter, der egner sig til kørsel med de gamle køretøjer.

Ideen til at skrive dette lille ferie-indlæg kom, da vi flere gange under vores ca. 1400 km lange tur, undrede os over, hvor alle de andre veterankøretøjer var henne? Bortset fra en hyggelig fredag eftermiddag i selskab med bilerne og kørerne fra Ringkøbingløbet, mødte vi under 10 gamle biler på hele turen !!!

Når vi tænker på hvor meget glæde vi har af at køre disse ferieture, vil vi da gerne opfordre jer til også at bruge veteranbilerne på denne måde.

Vi har i år et tema for køreturene, der hedder "Danske Halv-øer" – inspireret af en ny glimrende bog, der hedder "Tolv halve", og er skrevet af journalist Stig Olsen og fotograf Carsten Ingemann, der guider os rundt til 12 spændende halvøer i Danmark – Forlaget Hovedland.

Så er der noget at køre efter – og naturligvis helst på de mindste veje.

En anden ting vi varmt kan anbefale når der køres "veteran-ferie" er overnatning på Bed & Breakfast steder rundt i Danmark – det giver næsten altid en hyggelig kontakt til værterne, og man får et par tips til næste dags rute og seværdigheder – Det

er billigt og godt, og man kan rejse med meget lidt bagage.

I kan søge de mange B&B steder her:

<http://net-bb.dk/> eller her: <http://www.bed-and-breakfast-i-danmark.dk/> - eller nogle af de mange andre hjemmesider med B&B.

En anden ting vi har oplevet flere gange når vi kommer i snak med venlige interesserede mennesker er, at man ikke i familien er enige om, at der skal køres længere ture i de gamle biler – ofte hører vi bemærkninger om at "det er for koldt med åben bil", "det trækker i nakken", og "vi kan ikke følge trafikken".

Til dette er der kun at sige: Det kan løses ved at købe nogle gode skind-kørejakkor og en kørehjelm, etablere en form for vindskærm bag sæderne, og vælge de små veje, hvor de fleste kører pænt og sagtens accepterer en veteran med 70 km/t.

Apropos vindskærm, så pynter det jo ikke på en original veteranbil – men det kan godt udføres diskret så det er let at afmontere, når bilen skal præsenteres i originalstand – Vi er så heldige, at have høje ryglæn i VWen, så vi har syet et "overtræk" hen over begge sæder, med små trælistor indsyet i overkanten – Så kan det trækkes over sæderne og beskytte os mod vinden, og sæderne mod sol og støv og DET VIRKER !

Vi får også indimellem spørgsmålet, om vi kan nævne at bruge veteranbilerne til ture, hvor det også kan blive regnvejrs- og det kan vi.

Bilerne skal bruges, og vises frem, så andre også kan glædes over vore køretøjer, og evt. få en snak om gode minder med netop dette bilmærke.

Og selvfølgelig bliver bilen våd, og den kører også på stranden ved Løkken – og det kan den sagtens klare med den rette pleje bagefter.

Et andet emne vi har drøftet, er om det er i orden rent forsikringsmæssigt at køre flere dages ferietur og mange kilometer.





Jeg kontaktede Thomas Jørgensen ved Alm. Brand Veteranforsikring og spurgte konkret om dette – og han svarede, at det er OK at bruge bilerne på denne måde, så længe det ikke får karakter af, at den i det daglige optræder som brugsbil, eller familiens 2. bil. Der er altså ikke problemer her – men kontakt evt. dit eget selskab hvis du er tvivl.

Hvor mange ½-øer nåede vi så ?

Ja, indtil primo august har vi nået Helnæs v Assens, Kegsnæs v Als, Grisetå Odde v Oddesund, Lovns v Hvalpsund og Enebærødder v Odense Fjord – og der er da planer om et par stykker mere inden efteråret.

Sommerferieturen langs den jyske vestkyst strakte sig fra Lønstrup til Henne med afstikker til Løgstør og Hvalpsund/Lovns.

Hvis denne lille sommerhilsen har givet Jer lyst til at køre i veteranbilen på denne måde er det fint – og hvis ikke, håber vi at I kan nyde billederne fra nogle af de mange smukke steder der findes i Danmark.

PS: Send gerne små indlæg og billeder til VT, hvis I har fundet "det smukkeste sted" eller den "flotteste rute" – så kan vi jo alle dele vore gode erfaringer, og måske opleve nye ting på vore ture.

De bedste sommerhilsner fra

Tove og Jens Heldgaard
Lund.

Heldgaard8700@gmail.com

**Her er billederne taget:
På stranden ved Løkken,
ved fyrtårnet ved Nr. Lyngvig,
Grisetå Odde ved Oddesund,
Dæmningen til Helnæs,
Frederik d. VII's kanal ved Løgstør,
Oxholm Mølle ved Øland.**





Udsigt hen over en del af området

Thulinträffen i Landskrona

Tekst og billeder: John Bording Laursen

Igennem mange år har jeg besøgt dette træf i Landskrona og jeg vil gerne her i bladet bringe et lille referat fra en dejlig dag på Citadellet i Landskrona hvor jeg bl.a. mødes med mine svenske Triumph TR venner.

Anledningen til træffet er at man mindes Enoch Thulin, som var Sveriges første flypioner og bilfabrikant. Han er født og arbejdede i Landskrona, og startede Sveriges første flyfabrikation. Han blev født i 1881 og døde i 1919 i forbindelse med en tragisk flyulykke, han blev således kun 38 år gammel.

Årets tema var at fejre, at Citroën DS fylder 60 år, og det var et sandt udstyrsstykke af modeller som var udstillet. Som "gammel" arkitekt er jeg solgt, de biler var simpelthen utrolig fremsynede og det gælder jo både design og teknik. Den første DS blev præsenteret på Paris salonen d. 4. oktober 1955, og da udstillingen sluttede, var der forudbestilt ca. 80.000 eksemplarer!

Det andet tema var britiske biler med hovedvægten på MG'erne, og

også her var der mange fine eksemplarer at skue.

Udover de mange biler er der også underholdning, i år (ligesom tidligere år) et solidt Rockband med musik fra 60'erne, og herudover var der musik indslag med sækkepiber og trommer leveret af bandet "Griffin Pipes and Drums".

Hvis man er til kolonihaver er de lige ved siden af Citadellet, og der er guidet rundvisning til nogle meget fine haver, her ligger i øvrigt også Nordens eneste Kolonihavemuseum.

Udover alle bilerne er der både knallerter og motorcykler at beundre, og i voldgraven "futter" en fin dampdre-

vet båd rundt, og i miniformat er der radiostyrede både at beskue.

På pladsen går en speaker rundt og taler med de udstillende gæster, hans viden om biler er nærmest enorm, og samtidig er han en festlig herre.

Som det fremgår af referatet, et sandt overflødhedshorn af spændende ting som kan opleves på et begrænset areal, og rammen omkring os er jo rigtig flot – og vejret var godt.

Hvem ved, måske ses vi derovre til næste år?

John Bording Laursen



Citroën 5CV årgang 1922



Citroën DS 19 Cabriolet d'usine årgang 1964



Citroën DS 23 Pallas M årgang 1974

Et fint eksemplar af en RC-modelbåd som er dampdrevet. Detaljerne på skibet er mildt sagt imponerende.



Husquarna knallert årgang 1952, i øvrigt blev den præmieret.



Et flot felt af MG-modellerne fra tidlige til sene udgaver, og det smukke Citadel i baggrunden.



En sjældenhed, Ford Zephyr og pilot/co-pilot med vintage tøj.



Tidstypisk tøj er ikke en mangelvare.

Speakeren Lars Lindström som går rundt på pladsen og interviewer ekvipagerne, og hans viden om de forskellige biler er stor.



"Griffin Pipes and Drums" var også et fint indslag.



Standard Del 3

– Standard i Danmark



Af: Jens Ørvad

Selv om det først var efter afslutningen af 2. verdenskrig, at Standard Motor Co. for alvor satsede på eksport til markeder uden for Commonwealth var der i mellemkrigsårene en beskedent eksport til det europæiske marked.

I Danmark var Standard på et tidligt tidspunkt repræsenteret af firmaet Isidor Meyer i København, som også blev kendt som importør af de engelske Ariel motorcykler. Omkring 1936 blev importen overtaget af Bohnstedt-Petersen, som samlede bilerne i sin fabrik i Sundkrogsgade i København. Det lykkedes at finde enkelte af Standard'erne fra den gang.

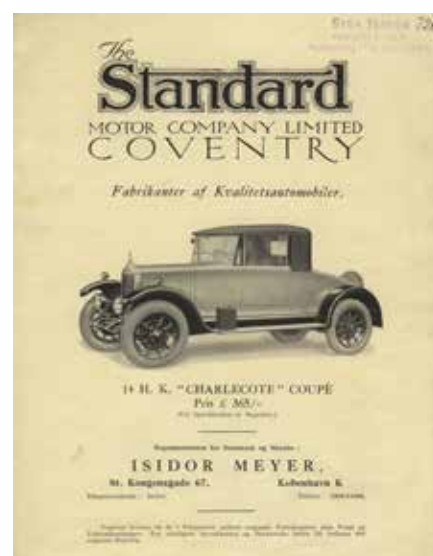
Efter krigsafslutningen i 1945, hvor det af den britiske regering blev pålagt bilfabrikkerne at forøge eksporten til lande udenfor det britiske

Commonwealth, skete i flere lande en udskiftning af de hidtidige importører.

I Danmark blev importen flyttet fra Bohnstedt-Petersen A/S til Nordisk Diesel, da der umiddelbart efter besættelsen blev rejst tvivl om Bohnstedt-Petersens muligheder som importør efter firmaets hidtidige samarbejde med de tyske bilfabrikker, Auto Union og Daimler-Benz. Dette førte som bekendt også til, at Bohnstedt-Petersen mistede Renault-importen til Brdr. Friis-Hansen.

Efter 1945

Iflg. Bohnstedt-Petersens 75-års jubilæumsskrift havde firmaet ved krigens afslutning i 1945 et lager af dele til samling af 150 Flying Standard Eight og det lykkedes også for Bohnstedt-Petersen at skaffe et



Den ældste Standard-brochure i DVK's arkiv, ca. 1926

Øverst: Nordisk Diesels nye fabrik, opført 1948, Borgmester Christiansens Gade 55, København SV.

antal Standard Vanguard fra andre markeder.

Dette førte i efteråret 1945 til en kritisk situation for Nordisk Diesel, da Standard Motor Co. efter at situationen omkring Bohnstedt-Petersen var blevet nærmere belyst, pludselig fortrød sit løfte til Nordisk Diesel og foretrak at beholde sin hidtidige importør. Udfaldet blev dog, at Nordisk Diesel blev den nye importør og dermed også fik importen af Ferguson traktoren fra 1948. Ved opbygningen af sit nye forhandlernet i 1945/46 overtog Nordisk Diesel 21 forhandlere fra Bohnstedt-Petersen.

På det tidspunkt var det almindelig – og nødvendigt – for de større bilimportører at have en samlevirksomhed, hvor man kunne samle og færdigbygge biler af dele, som kom fra de forskellige udenlandske fabrikker. Ford og General Motors var de første, som etablerede samlefabrikker i Danmark. Senere fulgte Citroën og danske Bohnstedt-Petersen og Willys Overland Samlefabrik, som var en lille virksomhed, men som senere blev til Nordisk Diesel. Det var derfor af vital betydning for bilimportørerne at have samlefaciliteter, for at få del i bilsalget i Danmark.

Vilh. Nellemann, som var Morris-importør, havde også erkendt dette

behov og stiftede i 1946 Dansk Oversøisk Motor Industri DOMI, som på samme tid som Nordisk Diesel byggede en helt ny samlefabrik i Glostrup. Nordisk Diesels fabrik blev placeret i Københavns Sydhavn og stod færdig i 1948.

Det var ikke nogen let opgave, at få gang i bilimporten til Danmark i 1945 efter afslutningen af krigen i Europa. Der var en stor mangel på fremmed valuta, og der var mangel på produkter. De traditionelle leverandører led under følgerne af krigen og desuden havde hovedleverandøren, Storbritannien, en meget stor mangel på stål. Dette havde dog den fordel for de danske importører, at den britiske regering havde pålagt bilfabrikkerne at satse hårdt på eksport, hvilket også kunne give ekstra tildelinger af stål.

I Uffe Mortensens Nordisk Diesel-arkiv findes notater om et af de problemer, som Nordisk Diesel i sine første år løb ind i med Direktoratet for Vareforsyning, som på det tidspunkt var den myndighed, der udstedte importtilladelser til danske virksomheder. Den korte version af problemet var, at Nordisk Diesel i slutningen af 1946 havde fået stillet i udsigt, at der var mulighed for at få bevilling til import af dele til samling

af varevogne og ansøgte efterfølgende om en importbevilling på kr. 700.000, som svarede til import af 200 stk. Standard 14 chassier – med front – men uden førerhus og karrosseri til opbygning på danske karrosserifabrikker.

Ansøgningen om importbevilling skulle være indsendt inden udgangen af 1946, hvilket ikke gav ND mulighed for at starte nye forhandlinger med Standard Motor Co. om prisen. Man anvendte derfor i ansøgningen den pris, som man tidligere havde betalt for disse enheder. Efter at bevillingen var blevet givet og efter at ordren til var afgivet, viste det sig efter forhandling med Standard, at man ved returnering af de kasser, som delene blev leveret i – og at der samtidig vistnok var tale om et restparti – for det samme beløb kunne få leveret dele til samling af 222 chassiser.

ND accepterede selvfølgelig Standards tilbud, da totalbeløbet jo svarede til den bevilling, man var i besiddelse af. Den sidste del af ordren på delene ankom til København med DFDS-båden "Ariosto" i maj 1947 og blev løst ved Toldboden. Iflg. bevillingen fra Varedirektoratet resterede der i styktal dele til samling af 80 chassiser, men sendingen indeholdt



Et par sider fra en dansk brochure for samtlige Standard-modeller, årgang 1935. Den smarte Standard "Speed 10-12" er måske inspireret af William Lyons. I brochuren nævnes ingen dansk importør...



Afleveringskontrol af nye Vanguard 1949 hos Nordisk Diesel

dele til samling af 102 enheder, som kostede det samme som de 80 enheder som den resterende bevilning oprindeligt lød på.

Det foreløbige resultat var, at Toldvæsenet nægtede indførsel af de "gratis" chassiser. Det skal tilføjes, at ND for længst havde betalt for hele partiet til Standard. Sagen var mere eller mindre gået i baglås indtil oktober 1947, hvor ND både havde haft renteudgifter og udgifter til pladsleje ved Toldboden. Desuden var der en stor risiko for, at delene ville tage skade af det lange ophold i havnen.

Sagen fik først sin afslutning i oktober 1947 (næsten et halvt år efter delenes ankomst) og efter at både direktionen for Burmeister & Wain – Danmarks største arbejdsplads og ejer af Nordisk Diesel – og den Britiske Ambassade havde grebet ind.

Efter at Nordisk Diesel havde startet med at importere 8 og 14-modellerne fra Standard, blev disse i 1948 erstattet af Standard Vanguard – den nye "verdensbil". Bilen fik også i Danmark en pæn modtagelse, men som tidligere nævnt, var den første version behæftet med problemer. Skandinavisk Motor Journal gav ofte Nordisk Diesel (fortjent) ros og skrev i juli-numret 1950 bl.a. "Nordisk Dieselauto har atter vist et friskt initiativ ved at oprette en samlefabrik for Vanguard og andre vogne. Der sker altid noget i Nordisk Dieselauto, og der sker ikke sjældent noget uventet".

Vanguard som taxi

I 1948 var der stadig stærke begrænsninger for salg af nye personbiler til private købere, så bilimportørerne var tvunget til at finde andre aftagere til deres produkter. En af de

få muligheder var det, som på den tid blev betegnet som hyrevognsmarkedet.

Efter afslutningen af 2. verdenskrig og den tyske besættelse af Danmark var bestanden af hyrevogne, dvs. taxier specielt i de større byer meget nedslidt. En stor del af disse biler stammede helt tilbage fra 1934-36 og bestod mest af Ford, Chevrolet, Plymouth og Dodge med danskbyggede karrosserier med syv siddepladser.

Valutasituationen og manglen på nye biler i USA gjorde det næsten, bortset fra nogle få Chevrolet omkring 1948, før ca. 1950 var næsten umuligt at importere amerikanske biler til fornyelse af taxi-flåden. De danske bilimportører begyndte derfor at se sig om efter alternativer til de amerikanske biler, og der dukkede efterhånden mange ekso-

tiske taxier op på gaderne: AC, Armstrong-Siddeley, Ford Pilot og Volvo 800-serien enten med danskbyggede karrosserier eller med originale karrosserier, som blev ombygget til at rumme syv siddepladser. Efterhånden dukkede der også dansk ombyggede Mercedes Benz 170'ere op.

Der var imidlertid to modeller, som fra fabrikken tilsyneladende var velegnede til ombygning: Renault og Standard Vanguard Estate (stationcar). På Vanguard'en var ændringerne ret enkle: Bagsædet blev flyttet helt tilbage til bagdørene, som derefter blev blokeret. Bagagepladsen var derefter i et bagagegitter på taget, som blev gummibeklædt i gitterets areal.

Der blev derefter indsat to klapstole mellem for- og bagsæde, således at der blev i alt fem siddepladser bag førersædet. Indretningen kunne variere lidt, idet bilerne blev ombygget på flere forskellige karrosserifabrikker, bl.a. Næsby på Fyn og Johs. Nielsen i Roskilde. Disse blev imidlertid hverken populære hos førerne eller passagererne.

Som nævnt tidligere havde Vanguard'en en kort akselafstand og som følge heraf smalle bageste sidedøre. Når man så placerede bagsædet (den tredje sæderække) et godt



Den dansk designede Vanguard Taxa 1948/49 og et billede af det lidt trange interiør. Nederst ses 20 nye Vanguard Taxaer, klar til at blive taget i brug.





Dette billede viser tydeligt, at pladsen var noget trang i den korte Vanguard-Taxa.

Herunder ses et lille prospekt for Mercedes 170, med et typisk dansk Taxa-karosseri med forøget loftshøjde. Lignende karrosserier blev senere lavet på basis af Mercedes 180.



stykke bag bagakslen, betød det at passagerne faktisk skulle kravle på alle fire for at komme hen til bagsædet. Udstigning var selvfølgelig lige så ubekvem.

Fra chaufførerne kom der klager over for lidt plads bag rattet, og det var selvfølgelig korrekt, når man sammenligner med pladsen i en forlænget amerikanybil fra før krigen. Desuden var det også noget nyt at køre med en 2-liters motor, som krævede noget mere brug af gearene, end amerikanerne krævede. Hertil kom så de tidligere tekniske problemer med de første serier.

Taxi-eventyret sluttede derfor ret hurtigt som en én-gangs foreteelse.

Nordisk Diesel opgav dog ikke at sælge Vanguarder til alternative formål. Der blev som forsøg bygget en enkelt ambulance til Zone-Redningskorpset, som for en tid kom til at gøre tjeneste ved Zonens Helle-rup station. En anden mere eksotisk version af en Vanguard varevogn, et rullende fadølsanlæg, blev leveret til Carlsberg.



Til venstre: Vanguard-ambulancen som ny i 1951, fotograferet i Nykøbing F. Herover ses den blandt andre udrykningskøretøjer på Zone-stationen i Hellerup 1957, nu med moderniseret kølgitter. Nederst er bilen kommet på pension, tilbage i Nykøbing F., hvor Zonen havde deres egen skrotplads.





A propos Zonen, så havde man på et tidspunkt endnu en Standard Vanguard, men det var en personbil – vi er hos Zonen i Randers, maj 1954.

Til venstre ses den særprægede fadølsvogn fra Carlsberg, 1952.

Nederst på siden er en ladning dansksamlede Vanguard'er på vej til Vesttyskland.

Danske Vanguard'er

I 1950 kom den danske samleproduktion i gang, og for at spare valuta blev de dansk-samlede Vanguard'er forsynet med danske batterier, lake-ret med maling fra Sadolin & Holmblad, dæk indkøbt fra danske importører og andre forbrugsmaterialer fra danske producenter; og sidst men ikke mindst blev der brugt dansk arbejdskraft. Den tidligere dårlige omtale af Vanguard'en fik imidlertid den konsekvens, at da Nordisk Diesel i 1950 begyndte at samle den forbedrede 1950-model, som var helt o.k., var skaden desværre sket, og interessen var dalende. Dette førte til at salget blev langt mindre end forventet.

For at kunne holde produktionen i gang i samlefabrikken og for at reducere lagret af færdige biler, blev der i efteråret 1950 startet en eksport af "danske" Vanguard'er til den britiske besættelseszone i Vesttyskland, hvor de i stor stil blev solgt til det udstationerede engelske personel. Eksporten fra Danmark bidrog til, at Standard Vanguard i 1950 med 405 solgte biler blev den fjerde mest solgte udenlandske bil i Vesttyskland, kun slået af de mindre italienske og franske biler. Vanguard-salget

udgjorde faktisk 70% af det samlede salg af britiske biler i Vesttyskland det år.

Selv om afsætningen i Danmark ikke helt svarede til importørens forventninger, klarede Vanguard'en sig ganske pænt på det danske marked, men optimismen havde som nævnt ført til et for stort lager af nye biler, og det medførte så, at 1952-modellen med bl.a. ny front, nye kofangere og større bagrude aldrig blev markedsført i Danmark i saloon-udgaven, men der kom et større antal engelskbyggede varevogne. Dvs. at 1950-saloon'en blev markedsført

helt op til 1953, hvor serie 2 med det nye bagparti kom på markedet.

Som følge af det store lager, også af dele til samling, blev der overvejet forskellige muligheder for anvendelse af disse dele. Dette førte bl.a. til at et antal Vanguard, som skulle have været samlet til salooner blev samlet som "front end chassiser", dvs. som varevognschassis med førerhus (uden bagvæg) til påbygning af lad eller varekasse.

Serie 2 fra 1953 med ændret bagparti og større bagagerum blev helt fra starten samlet i Danmark.







1. Nyåbnet kasse med karrosseridele til danske Vanguard'er
2. Karrosseridele efter affedtning, der skete med triklorætylen
3. Pladedelene anbringes i en "jig" og hæftes
4. Der justeres og svejses
5. Det ligner inspektion, men billedet er til ære for fotografen.
Manden i kittel var i virkeligheden saddelmager...



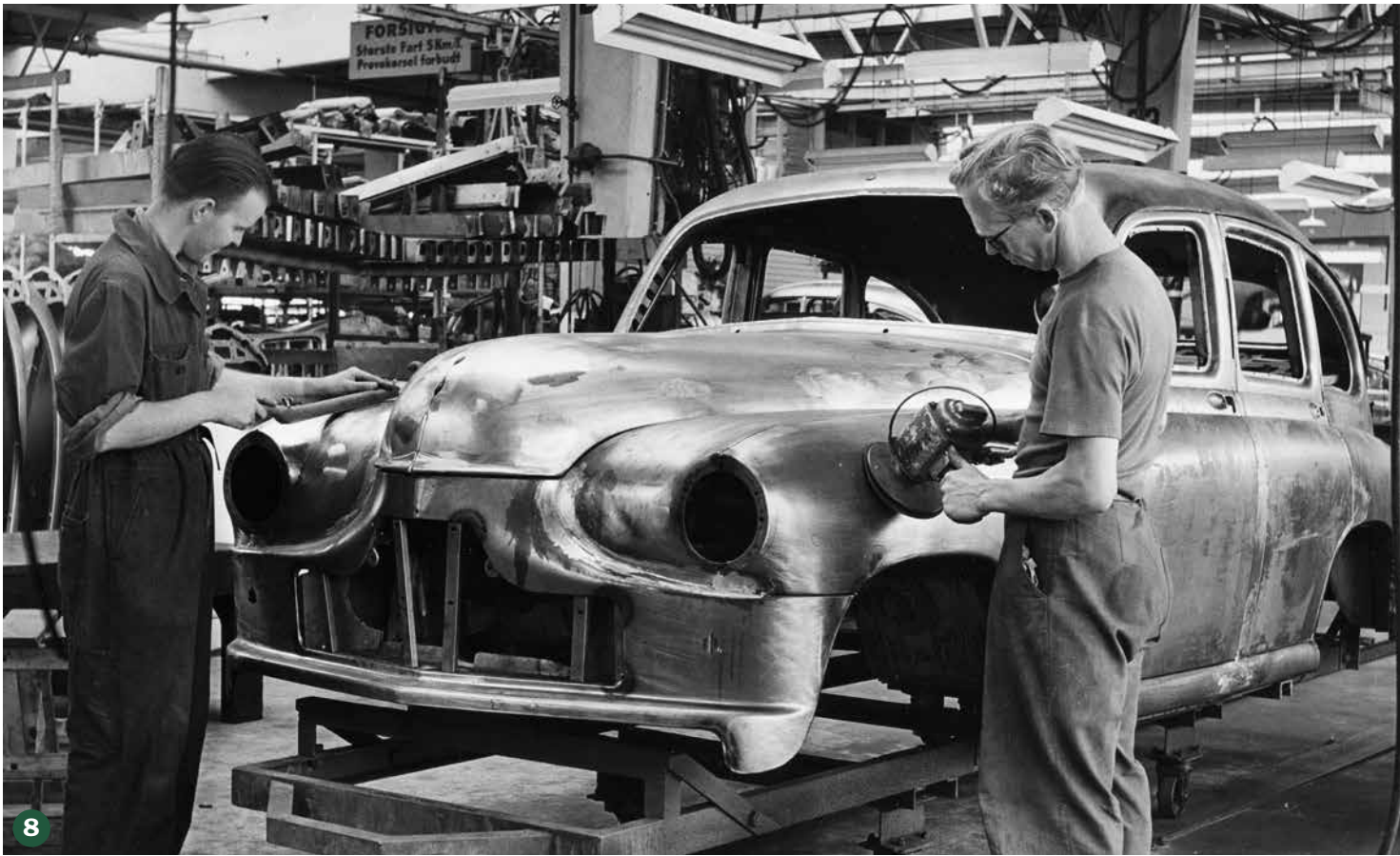


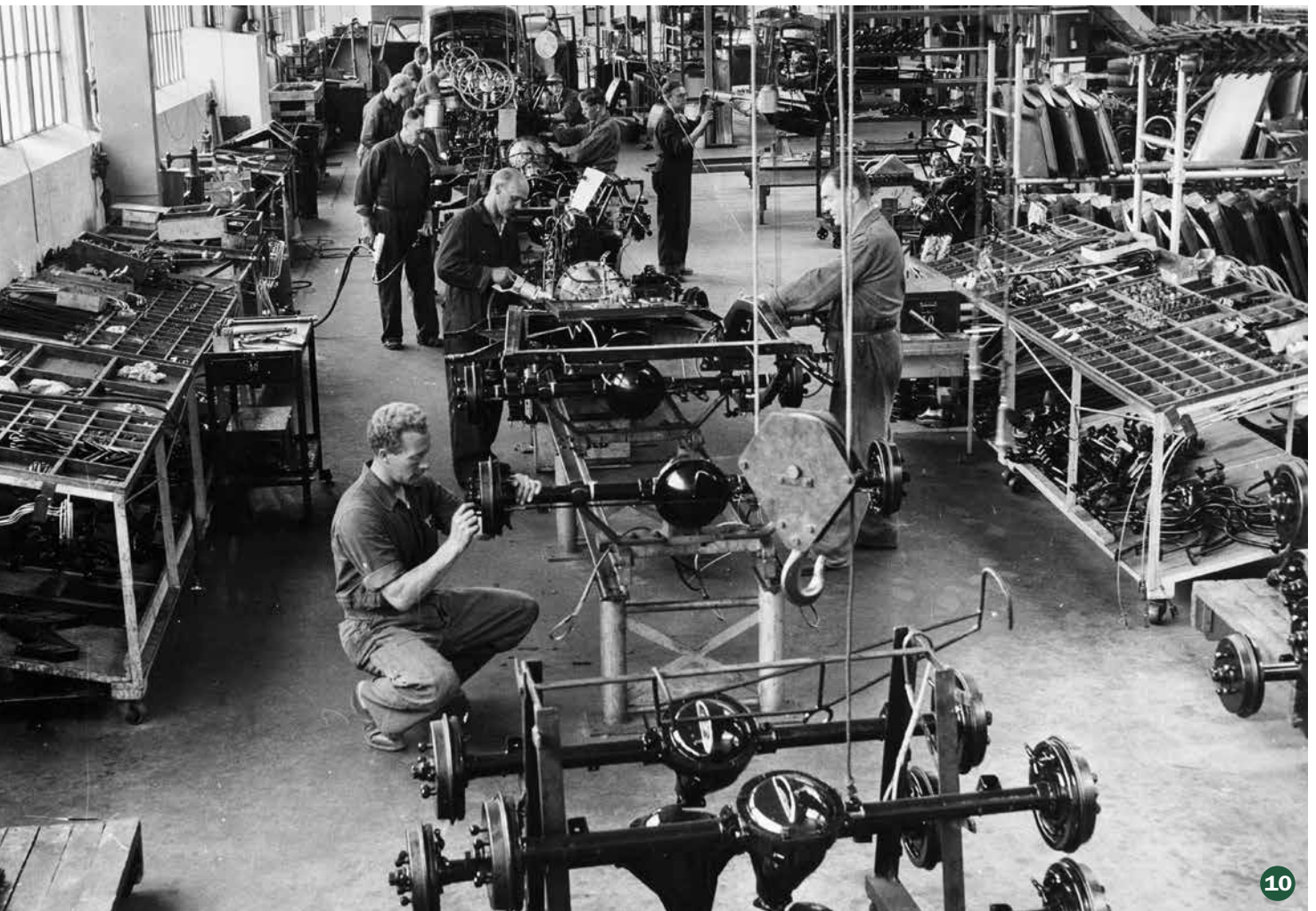
6

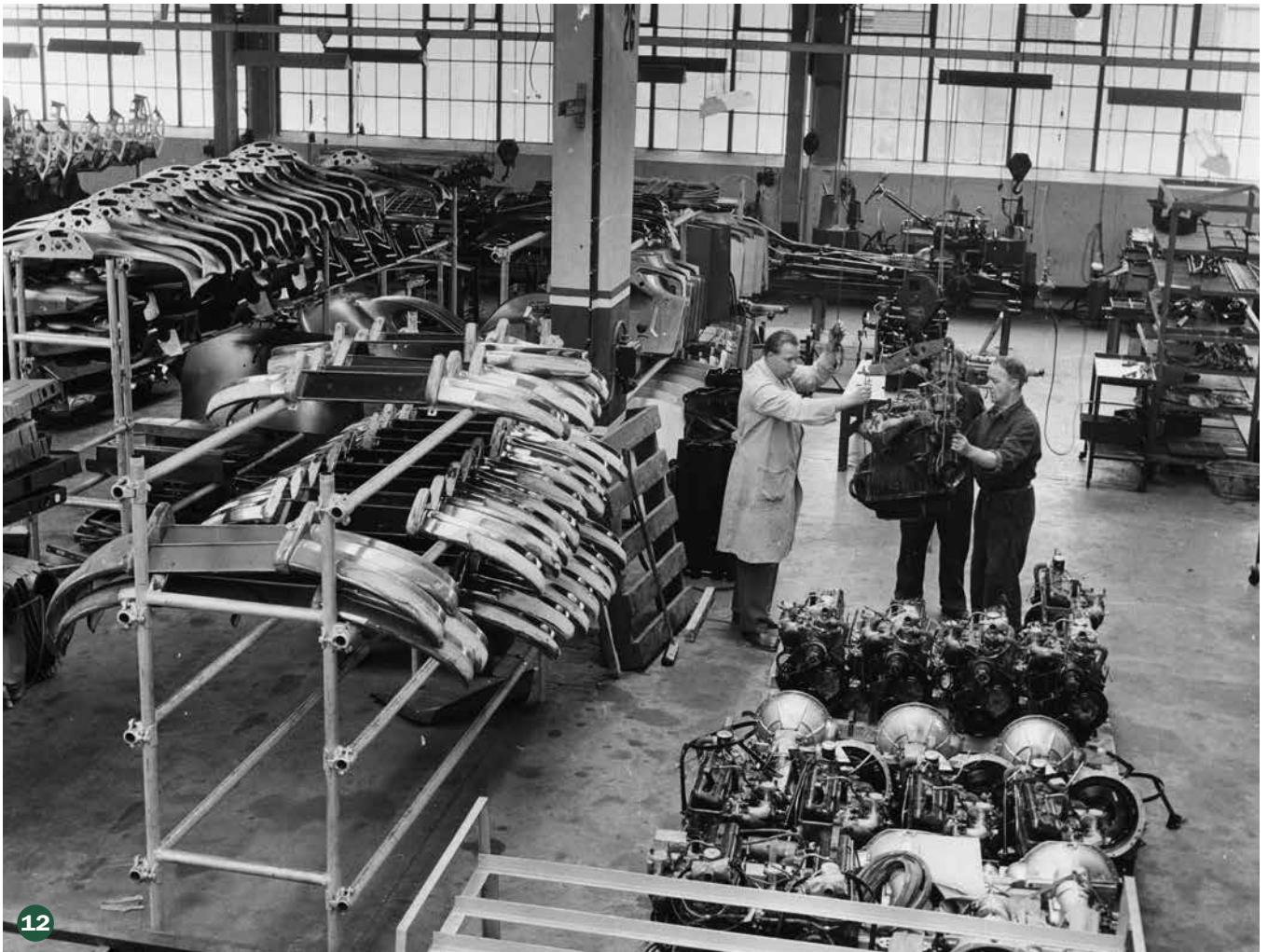


7

- 6. Sidste svejsninger på karrosseriet
- 7. Der lægges tin på – det er bil nummer 500
- 8, 9. Afpuddning og finkontrol for buler etc. inden maleprocessen begynder







12



13

- 10. Chassislinien arbejder uafhængigt af karrosserilinen
- 11, 12. Inspektion og samling af motorer og gearkasser før montering
- 13. En dygtig pladesmed igang med at reparere en bil der er blevet skadet undervejs i processen



14

Endnu en (lang) taxa

Nordisk Diesel gjorde i 1952 et forsøg på at gøre et come-back på hyrevognsmarkedet. Inspirationen kom sandsynligvis fra Malmø, hvor karrosserifabrikken Heinel, der var ekspert i forlængede karrosser til både ambulance- og taxibrug, havde startet produktion af en forlænget Vanguard til taxibrug.

Den forlængede Vanguard blev godt modtaget af den svenske presse, som bl.a. mente at Vanguard'ens udseende havde vundet ved ombygningen. Den almindelige Vanguard blev af den svenske motorpresse omtalt som "Pelle Haleløs".



15

Nordisk Diesel fremstillede selv en prototype, meget lig den svenske model, til en forlænget hyrevognsmodel med bredere døre og siddepladser til syv passagerer, idet der bag førersædet blev indskudt en række sammenklappelige sæder, som kunne foldes ud efter behov. De bredere bagdøre lettede samtidig adgangen til bagsædet. Dette projekt kunne - hvis det lykkedes - have hjulpet med til at reducere ND's store lager af dele til samling af Vanguard'er.

I Danmark blev det dog kun til en enkelt prototype, som blev præsenteret i slutningen af 1952. Ganske vist forsøgte Johs. Nielsens karrosserifabrik i Roskilde sig samtidig med et dansk karrosseri på et forlænget "front end chassis", hvor kun den originale front og torpedo indgik. Også her blev det, så vidt vides, kun til et enkelt stk.



16

14. Vandslibning og polering

15. Også sadelmagerarbejdet er "made in Denmark"

16. Lager af færdige Standard Vanguard

På forsiden af bladet ses den sidste station på samlelinien.



Brochure for den lange Hyrebogn model 1952, samt et billede fra Rådhuspladsen i København. Den anden taxa, vist nok en Ford V8 1934, bekræfter behovet for at få nye køretøjer.



Mærkedage hos Nordisk Diesel: Bil nummer 100 og bil nummer 500.

I Nordisk Diesels udstilling i det gamle Apollo-teater ved Tivolis hovedindgang, kunne man i en periode i 1950/51 se en "mini-samlefabrik".

Standard Vanguard i 1952-version. Studebakeren (1925) i baggrunden var også en sjælden fugl i Danmark.





Varevognsudgaven af Vanguard 1952 blev meget populær i Danmark, hvor efterkrigstiden var præget af voldsomme restriktioner på personvognsmarkedet.

Herunder endnu et par taxa-billeder: Øverst en dansk Vanguard, bygget på et "front end chassis" som en prototype i 1948. Et meget typisk dansk taxa-karosseri, med det høje tag. Under den ses igen den endelige version, som blev solgt fra Nordisk Diesel. Intet under, at man i 1952 forsøgte sig med en forlænget udgave!



Vanguard, type 2,3 og 8 – 10

I 1953 præsenterede Standard en ny Vanguard-version, serie 2, hvor den største ændring i forhold til serie 1 var det forlængede bagagerum. Der var endvidere en del mindre, tekniske ændringer, bl.a. var koblingen nu hydraulisk aktiveret.

Vanguard 2-modellen blev fra starten samlet i Danmark. Selv om den hurtigt efter introduktionen fik et pænt salg, stod det klart, at der ikke mindst på grund af den stigende konkurrence fra både engelske og tyske fabrikker, var behov for en væsentlig fornyelse af Vanguard'en.

I 1953 opgav Standard sin "en models politik" og 1954 dukkede den lille Standard 8 op og blev kort efter introduktion også samlet i Danmark. Dette gav Nordisk Diesel mulighed for at for bl.a. at forbedre det sparsomme interiør. Denne aktivitet fortsattes også med Standard 10, hvor man lavede så mange lokale forbedringer, at bilen fik et nyt "dansk" navn: Vanguard Junior.

Mod forventning fik hverken Standard 8 og 10 eller Vanguard Junior den succes, Standard og Nordisk Diesel havde forventet. Bilerne henvendte sig især til den kundegruppe, som havde Morris Minor og 1000 som favorit, og selv om Standard'erne på mange områder var mere vel-

konstruerede end Morris'en lykkedes det aldrig det aldrig for dem at skubbe Morris af tronen.

Som tidligere nævnt blev den nye Vanguard 3 en helt anden bil med selv bærende karrosseri, som medførte lavere egenvægt og som sammen med ændringer af den gamle motor var med til en forbedring af benzinøkonomien. Men selv om 3'eren på mange måder overgik de tidligere modeller, slog den slet ikke an i Danmark. De senere versioner af Vanguard 3 som Vanguard Vignale, Sportman og Luxury Six kom aldrig til Danmark.

Der kan være mange årsager, måske syntes forhandlerne, at det var nemmere at sælge de dansksamlede Standard 8 og 10-modeller eller endnu mere sandsynligt: det var lettere og mere lukrativt at sælge så mange Ferguson-traktorer, som muligt.

Der er ingen tvivl, at salget af Standard-biler i Danmarks, trods en kraftig markedsføring og en positiv presse, aldrig kom til at leve op til Nordisk Diesels forventninger, hvilket kan bekræftes af, at Nordisk Diesel i en lang årrække forsøgte at overtage importen af franske Simca, som ellers blev importeret af Nordisk Fiat. Disse bestræbelser førte til, at Nordisk Diesel i 1959 overtog importen af Simca-bilerne, som hidtil havde ligget hos Nordisk Fiat, og af Vedette-modellerne, som hidtil var blevet importeret af Ford Motor Co.

Officielt opgav Nordisk Diesel ikke importen af Standard-Triumph, men agenturet blev lagt "i dvale" hos datterselskabet Glostrup Import Co. som fik til huse i de gamle Massey-Harris bygninger i Glostrup, som var tegnet af arkitekten Arne Jacobsen. De sidste Standard'er som Nordisk Diesel/Glostrup Import Company inden de i foråret 1962 afgav importen til Dansk Standard-Triumph i Glostrup var 3 stk. Standard Atlas kassevogne, som nok var en af de mest uheldige kreationer, som Standard nogensinde har frembragt.

I perioden 1950-1961 blev solget af Standard biler på godt 6000 stk. Heraf var der 1336 Standard 8,

Standard 10/Vanguard Junior 2016 stk. og af Vanguard'er 2771 enheder. Hertil kommer de tre tidligere nævnte Atlas varevogne. Til sammenligning kan nævnes, at der i perioden 1950-54 i Sverige blev solgt mere end 10.000 Vanguard'er og Sverige var dermed Standards næststørste eksportmarked i Europa.

Den allersidste fabriksnye Standard, som blev importeret til Danmark, var en Vanguard Luxury Six, som helt usædvanligt var forsynet med en Perkins 4/99 dieselmotor. Importøren, som nu hed Dansk Auto-Import, fordi der var opstået strid om retten til at bruge Triumph-navnet i firmanavnet, ønskede at udforske mulighederne for denne Vanguard på taxi-markedet. Det blev dog kun til dette ene eksemplar, som endte med at blive solgt til en privat køber.

Kilder:

DVK's bibliotek. Uffe Mortensens og Jens Ørvads arkiver.

Billederne af Zone-køretøjerne stammer fra Teknisk Museum – Zone-samlingen.



De første danskbyggede Standard 8 forlader Nordisk Diesels samlelinie og afhentes af forhandlerne personligt.

Meget få overlevende...



Kun 4 stk. Standard efterkrigsbiler optræder i DVK's seneste medlemsliste. Denne er den eneste indregistrerede – en Vanguard 1950, der tilhører Kim Simonsen i Ringsted.

I VT nr 312, juni 2002, er der en grundig omtale af denne Standard Flying 12 fra 1937. Et par år senere blev den handlet gennem en annonce i VT. Men hvor er den nu?





En stolt ejer med sit særprægede befordringsmiddel - en Johnson Motor Wheeler - blandt de få af slagsen. Privatfoto.

Tordenøglen og andre småfolk på den jyske hede

100-årig knallert blandt små, finurlige køretøjer

Af Gorm Albrechtsen

Egentlig var nyrehvervelsen blandt venner døbt "Tordenfuglen på den jyske hede". Men da det omsider, efter mere end 55 års ventetid, lykkedes at få kildet motorens magneter på maven, at få mikset den rette brændstoffblanding og dermed få det gamle maskineri vakt til live, meldte behovet for et nyt navn sig.

Den gamle Johnson med hjælpemotor lød aldeles ikke som nogen tordenfugl. Tvært imod afleverede ekvipagen fra 1915 et lydbillede som bedst kan sammenlignes med hæse åndedrag fra en hysterisk øgle tilsat raslen af en halv spandfuld løse møtrikker og skruer.

Jovist kunne "Verdens eneste 2- cyl. cykelmotor" samle opmærksomhed som her i 1919, hvor en stolt entusiast poserer iført sommerdress og stilig stråhat.



– Den er i live, kunne projektets maskinmester, en kendt dansk knaller-tentusiast, konstatere. Hvilket ledte tanken hen på de samme ord fra skaberen af et menneskeligt monster i en berømt klassisk gyserfilm.

Man tager en cykel

"Torden-øglen på den jyske hede" har fået nyt liv efter års forgæves forsøg og mange timers omgang med mekanikken. Hvem skulle tro det var så svært at få liv i den gamle "Cykel med hjælpemotor", en amerikanskbygget Johnson Motor Wheel årgang 1915, bragt til Danmark fra Indiana i USA, hvor det dengangne amerikanske bilmærke Studebaker også blev produceret. Nu vakt til live takket være snilde mekanikerhænder og en god portion stædighed.

Der er det særprægede ved Mr. Johnson, at ekvipagen som udgangspunkt består af en god og gerne kraftig cykel. Cyklen er 100 pct. original fra karbidlygte foran til elektrisk lys bagtil, styrhåndtag af lakeret træ, en særlig blok-kæde til

pedalerne og originalt "Fine Wulst" fordæk helt uden mønster. Dækmønster var på den tid enten en specialitet eller tilsyneladende ikke lagervare hos Skandinavisk Gumi-Compagni i Odense, hvorfra fordækket stammer, og dengang kunne erhverves for den nette sum af 6,50 kr. stykket.

Den tids samlesæt

Blandt diverse originale skilte på maskineriet er en bekræftelse af, at producenten, Johnson Motor Wheel Co., var tildelt Patent nr. 1257711-1257712, og på forreste stelrør er placeret et gyldent emblem med påskriften "Twin cylinder Motorbike" og et stiliseret motiv med cyklens baghjul og en gengivelse af det særprægede fjedersystem.

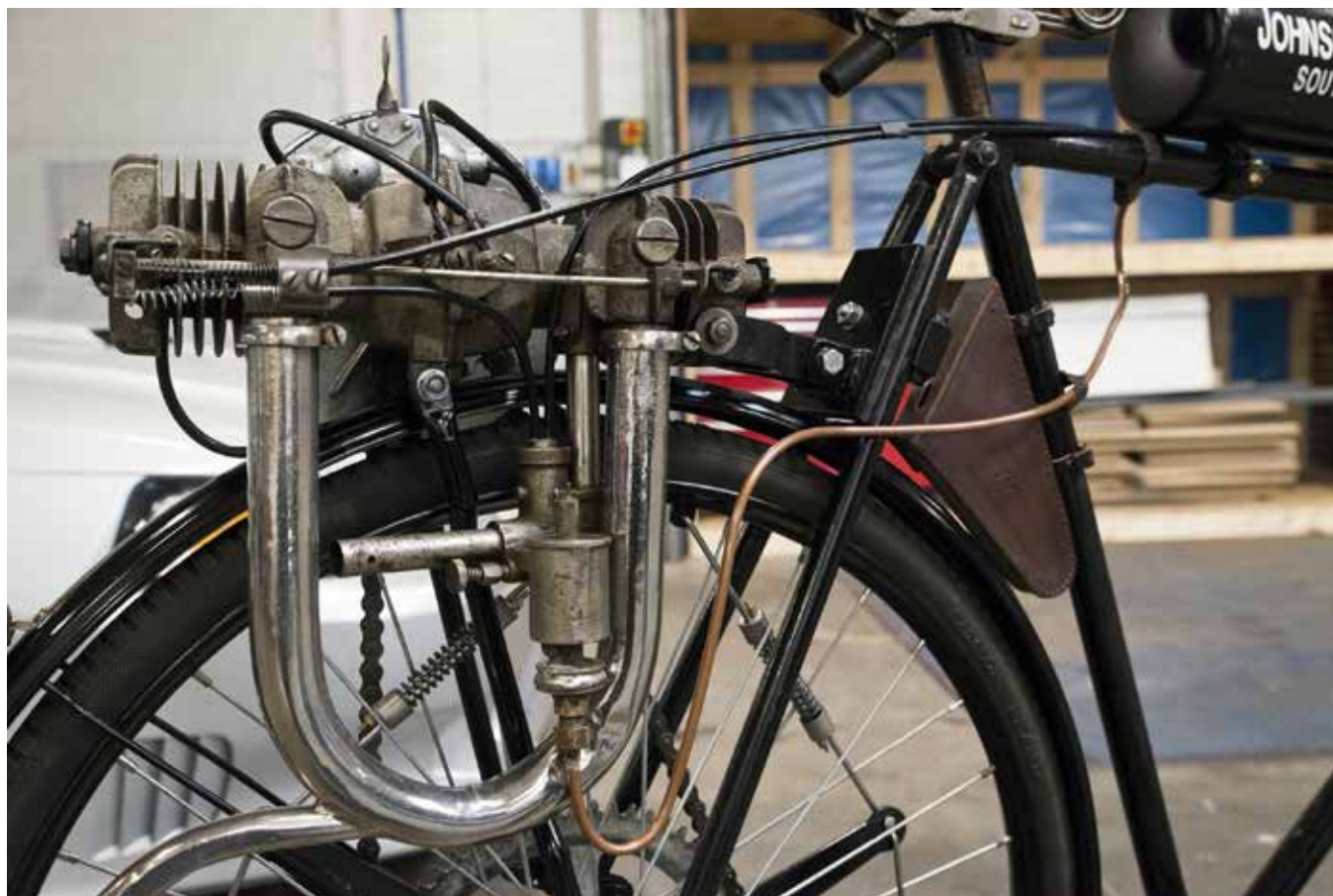
Rent teknisk er Mr. Johnson et kit, et såkaldt samlesæt til at konvertere en cykel til en motoriseret én af slagsen. Man erstattede simpelthen cyklens baghjul med et kraftigere et af slagsen med en kompliceret indbygget fjederanordning. Gearkasse og kobling er der nemlig ikke noget

af. Indbyggede fjedre i baghjulet aflaster egerne, når maskineriet starter med et ryk.

Oven over blev – akkurat som i senere velkendte såkaldte "røvskubbe" – placeret en 2-taktsboxermotor på ca. 150 cc., der i dette tilfælde trak direkte på et stort tandhjul i cyklens baghjul. På stangen foran fik benzintanken sin plads med et kobberør ned til karburatoren. Så var det i teorien bare at skrue det hele sammen, træde i pedalerne og komme af sted.

I mere end 55 år har hjertet i Mr. Johnson været tavst, men efter at en indeklemt papirklips var fjernet og en ny vikling af den dobbelte magnet i svinghjulet gennemført, er ekvipagen ikke blot genoplivet men i

Her er hele kraftpakken i form af den usædvanlige 2-cylindrede 2-takts boksermotor, som via en lang kæde trækker direkte på baghjulet. En enkelt karburator fødes af en benzinkobberrør oppe fra tanken og et sindrigt system af stænger, fjedre og kabler regulerer brændstoffmængden.



høj grad vakt til live. Med et let tråd i pedalerne, korrekt håndindstilling af den kombinerede choker-snøfter og en korrekt vinkel på gassen, starter den som en mis.

Johnson Motor Wheel er designet i 1914 af Louis Johnson, som fik patent på den i USA og i England. De første eksemplarer havde problemer med at holde gnisten ved høj fart, men det hjalp, da en anden opfinder, Dick Oglesby, tilbød sin tændingsmagnet, oprindeligt udviklet til datidens speedbåde. Med en dobbelt magnet var problemet løst, og Johnson startede produktionen af selskabet Johnson Brothers

Som fru en bød

Så kom der gang i sagerne, og i de kommende år skulle produktionen nå op på 17.000 Motor Wheels. Al den ståhej opstod efter sigende, fordi fru Johnson var træt af at se sin mand cykle til og fra fabrikken og få tøjet griset til med støv og snavs. Man tør formode, at der i virkeligheden herefter blev tilført en god portion olie fra den snurrende kæde.

Mr. Johnson var i øvrigt ikke tabt bag hverken vogn eller båd. Han snupede nemlig sin gamle cykel, lagde én af sine påhængsmotorer om på siden, tilføjede kædetræk i stedet for en skrue – og vupti havde et nyt befordringsmiddel set dagens lys.

Datidens annoncer taler om en topfart på over 55 km/t og 150 km på godt tre liter brændstof. Motor Wheel's boxermotor præsterer én hestekraft, og gnisten leveres af to magneter bag et svinghjul med drejeligt bagstykke til indstilling af tændingstidspunktet. Begge cylindre får gnist på samme tid, og motoren er udstyret med bronzelejer og en karburator, der tilføres benzin nedefra, nemt og bekvemt takket være tankens høje placering på cyklens tværstang.

"Verdens eneste 2-cyl. Cykelmotor" blev lanceret til en pris på 97,50 dollars. En ny bil fra Ford kostede på samme tidspunkt 365 dollars.

Bremser – hvorfor dog?

Et sindrigt system af stænger, fjedre og kabler fra diverse greb oppe på styret kombinerer funktioner som choker eller åbner og lukker for gassen. Eneste bremseeffekt kommer i øvrigt fra cyklens ordinære baghjulsbremse. Man mindes den franske bilbygger Bugatti, der til kritik af hans bilers manglende bremseevne tørrt konstaterede, at hans biler var bygget til at køre stærkt, ikke til at bremse.

I praksis går cykelmotoren i stå, når man standser for rødt lys eller møder en hestevogn på kollisionskurs. Derefter er det om at komme op i

pedalerne, og få Torden-øglen vakt til live igen. Man var ifølge datidens annoncer den lykkelige ejer af verdens eneste tocylindrede cykelmotor, der "hvornår man vil kan bringe én hvorhen man vil". Og alt det til en sølle benzinudgift på 10 cent i datidens mønt. Dette løfte gælder dog næppe i 2015.

Mere småt – og godt

Det tog nogle geniale (læs nørde) konstruktører i USA tid, opfindsomhed og kræfter at forvandle en bådsmotor til en hidsig motor og det, de kaldte "Verdens eneste 2-cyl. cykelmotor". Senere blev betegnelsen Knallert mere populær blandt danske brugere. Nu imødeser vi med spænding, hvad danske myndigheder siger til en sortlakeret herrecykel med en 2-cyl. 2-takts boxermotor på ca. 1 hk og en topfart over de 50 km – præget af nostalgi og charme, siden oldefar-årgangen for første gang fik olie på fingrene fra Torden-øglen på den jyske hede.

Skulle de samme myndigheder ikke have fået nok, har ferme entusiaster andre strenge at slå på. Sådan kan det nemlig gå, når man falder for fristelserne blandt finurlige køretøjer. Et andet af dem er en sjælden Lohmann dieselknallert. Jo, betegnelsen diesel er korrekt. Her kobles en Lilliput-motor til cyklens baghjul ved hjælp af en rulle, som presses ind mod bagdækket fornedet med et håndtag. Og så går det ellers deruda'. Glemte jeg at fortælle, at det hele er meget småt, men sikkert også rigtig godt.

Man mangler nemlig at få liv i bæstet, hvis 18 cc. motor uden tændingsanlæg trædes i gang, starter og fungerer ved hjælp af højkomprimering. Vi er foreløbig nået frem til, at en blanding af petroleum, paraffin, benzin og vegetabilsk olie tilsat et stænk æter - eller kort sagt noget i retning af jet-fuel - burde være den helt rigtige mixture.

En teskefuld hjemmebrændt – mere skal der ikke til for at holde liv i den gamle Lohmann-dieselknallert – en af de få af slagsen.



En teskefuld pr. kilometer

Lohmann dieselnallerten blev fremstillet i Tyskland i 1950'erne, og solgt som ekstraudstyr til en almindelig cykel, hvor den placeres på kranken mellem de to pedalarmer. Topfarten er 30-40 km/t. ved 5000 omdr./min., og forbruget svarer til en teskefuld pr. kilometer. Kom ikke og sig, at småt ikke er godt.

Falder man over en Lohmann dieselnallert på et oldtimer-marked, er det klogt at erindre, at det er så godt som umuligt at skaffe brugbare stumper, da produktionen af reservedele blev indstillet i 1960'erne. Det lykkedes dog ferme jyder at skaffe et efterspurgt eksemplar fra en specialserie med det originale stempel på 28 mm. Skulle man undres over, at der tilsyneladende er gashåndtag i begge styr-håndtag skyldes det ikke ønsket om at opbevare et reservehåndtag på et velegnet sted. Derimod at mens højre håndtag regulerer gassen, kontrolleres tændingstidspunktet og andre finurligheder ved hjælp af en glidecylinder med dobbelt forbindelse til venstre håndtag. Derfor den dobbelte funktion.

Skulle en motorkonstruktion af denne type opfattes som en kende småt for en voksen person, er der trøst at hente i en anden sjælden fugl i samlingens gemmer. Benelli Hornet er produceret i perioden 1968-1971, og det italienske mærke er mest kendt for sine legendariske 750 og 900 cc. maskiner med seks cylindre på række.

Eksemplaret er fra 1970, og er udstyret med en 65 cc. 2-takts motor med automatisk transmission. Det gør den italienske mini-bike velegnet til både vej- og terrænkørsel, men mest af alt opsigtsvækkende på grund af sin minimale størrelse. For en garderhøj motorentusiast bekræfter en testtur af ekipagen med styr og sæde i knæhøjde, at småt så sandelig også kan være godt.

En rigtig MC

– Unge mand, hvor har De fisket den ting op? Fra Kattegat måske. Den dybt sårende bemærkning fra en af



Italienske Benelli burde for alvor skifte navn til "Bette Nelli", for den lille tohjuler syner ikke meget i gadebilledet.

datidens motorsagkyndige i forbindelse med syn af en af datidens små motorcykler, sendte fluks den gamle Royal Enfield motorcykel årgang 1946 tilbage i garagens halvmørke, og her fik bæstet lov til at tilbringe flere år endnu.

Og så var det endda en såkaldt "Special" udgave, hvor den stolte ejer praktiserede at skifte mellem to motorudgaver. Den ene når turen gik til sommerhus og familie og fritid og den anden, når der skulle køres stærkt med vennerne. I det sidste tilfælde var den encylindrede motor taget under kyndig behandling med højkomprimering, særlige knaster og en sjælden evne til at få udstødningsrøret til at gløde kirsebærrødt under hastige ture på ellers stilfærdige ruter.

I specialudstyret indgik vindafviser omkring forlygten og dobbelt twin-sæde, men hverken bremses, lys eller støjdæmpning var ofret særlig opmærksomhed. Navnet Royal Enfield talte for sig selv. Den britiske motorcykelproducent med tilnavnet "Den elegante slider" havde sine rødder tilbage i midten af 1800-tallet – og var i øvrigt næsten enerådende på det engelske marked med produktion af synåle til en hastigt voksende tekstilindustri.

Gennem to verdenskrige var Royal Enfield storleverandør af lette motorcykler til det militære engagement, og det satte sine spor i den civile produktion, hvor mærket blev kendt for solid og pålidelig transport. Hvad enten det var de små, lette eller de store langslagede maskiner var de så langt fremme med hensyn til soliditet og pålidelighed, at de i langt de fleste tilfælde blev leveret direkte fra fabrik til militær.

Kanon-godt

Den videre skæbne af vores testeksemplar, en topventilet, encylindret maskine på 346 kubik, fortaber sig i mørket. Maskinen blev simpelthen skilt ad i stumper og stykker, pakket ned i papkasser og sov Tornerose-søvn.

- Den skal min søn ha', når han bliver gammel nok til at interessere sig for tohjulere, lød det fra den stolte ejer. Der kom til at gået halvt århundrede, før løftet blev indløst. Han havde tilsyneladende overset, at motorcyklerne ville udvikle sig så hastigt og spændende, at en Royal Enfield ifølge datidens reklamer nok var "Made like a Gun", men trods finesser som tørsump-smøresystem, takthjul i oliebad og beholder støbt sammen med krumtaphuset hastigt blev opfattet som temmelig antik-



veret. Hvilket kunne være meget godt, men producentens tilbud om sort lak og forgyldte linjer kunne næppe få blodet i kog hos datidens unge motorcykelentusiaster.

Siden gik årene, og den gamle "royale maskine" sakkede støt bagud. Den blev siden produceret i Indien og kunne leveres med dieselmotor – indtil den i vor tid er klar til at indtage sin plads i rækken af "Gode, gamle og mærkelige klassikere".

Den genoplivede Royal Enfield, en smuk engelsk klassiker fra 1946 med gitterforgaffel og vildt moderne enkeltsæde, var populær blandt datidens unge håndværkere, der snildt kunne nøjes med at fragte håndværktøj i en rygsæk.

Et par bemærkninger fra en "ny" VT-medarbejder:

Når man læser denne artikel, bliver man virkelig klar over hvor trist det er, at vi har mistet Gorm - der her, som så mange gange før, demonstrerer sand skrivekunst. Når mennesker dør, tager de deres viden med sig, og det vil altid være et tab. Men artiklen her er ikke bare udtryk for stor viden. Man oplever også en helt speciel evne til at formidle den, i en kombination af både saglighed og lun humor. Alt hvad der står er væsentligt; ligegyldige detaljer findes ikke – og samtidig er man underholdt med et hyggeligt og smukt sprog.

Man kan kun føle taknemmelighed over de mange gode ord gennem årene her i VT.

Jens M.N.



VI SES I FREDERICIA 17. - 18. OKTOBER 2015 LØRDAG 9 - 17
SØNDAG 9 - 16

Kom og find din drømmebil !

STORT
Antik-, Samler- og
Kræmmermarked

ENTUSIASTRÆF
BILMESSE
& Brugtmarked
MOTORCYKLER &
RESERVEDELE

Over 400
SPECIALBILER
TIL SALG



Danmarks største salgsmesse

facebook.com/bilmesse
instagram.com/bilmessebrugtmarked



Info: 40 27 64 64 • 40 88 64 64
www.bilmesse-brugtmarked.dk

AARS Stumpemarked

Lørdag 26. september kl. 9-16

Gratis entré for føreren af specialkøretøjer i hal 3

www.Aars-Stumpemarked.dk

40 88 64 64 - 40 27 64 64

SWAPMEET

Søndag den 4. oktober 2015

Danmarks største ikke-kommercielle
stumpemarked for veteran relevante dele &
udstyr til bil, motorcykel, knallert, traktor
& stationære / skibsmotorer m.m.



<http://swapmeet.dk>

Stumpemarked

Søndag 20.

September 2015

Klokken 10 til 15

MOTORBYEN

Hvidkærvej 4,
5250 Odense SV.

Kontakt:

Per Mortensen
Mobil 22 17 96 65

TING & SAGER

STUMPEMARKED

For 62. gang i MCH Messecenter Herning

LØRDAG 14. NOVEMBER 2015

VI GLÆDER OS TIL AT SE DIG!

STUMPEMARKED:

Her finder du praktisk talt alle
stumper, der nogensinde har
siddet på et mekanisk køretøj,
hvad enten det er motorcykler,
scootere, knallerter eller biler.



TING & SAGER:

Her findes alt mellem himmel
og jord, som fx porcelæn, be-
stik, ure, bøger, grammofo-
nplader, mønter og frimærker.



500
stande i
8 MESSE-
HALLER

Entre: 80 kr.
Åbningstider: 08.00 - 16.00

WWW.STUMPEMARKED-HERNING.DK



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veterankallerter og campingvogne.

Indtegning sker via os, som er medlem af Veteran Forsikringsklubben. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.

E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
 – står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegning.

ETU Forsikring – www.etuforsikring.dk
 – er forsikringsselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privاتفorsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er i dag Danmarks hurtigst voksende aktør på området.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2015):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.046 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.174 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.263 kr. inkl. vejhjælp

Bemærk: 25 % rabat på alle køretøjer med kasko, hvis mere end 1 køretøj.

NYT: Nu også forsikring af klassisk- og veteranlastbil.

Ring 4320 2000 eller mail til info@e-forsikringer.dk for tilbud.

 **e** forsikringer

ETU
FORSIKRING

Slidstærke klikgulve til garager

Ecotile klikgulv er en fleksibel og moderne gulvløsning – ideel til brug i garager og andre mindre lokaler – hvor der er behov for et godt arbejdsunderlag. Gulvet opbygges af 500x500mm klinker, er flytbart og kan stort set lægges ovenpå alle eksisterende underlag.



WALBOM A/S

Amager Landevej 246 · 2770 Kastrup · Tel. 32 46 11 60
WWW.WALBOM.DK

Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

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

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

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



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



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

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

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

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



Rustreparation af veteranbiler
 Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse



Biler sælges



Buick Wildcat Convertible 1964.

Flot amerikansk flyder fra 1964 med Elektrisk foldetag, Synsfri aftageligt træk, Flot V8 motor med 325 heste og den helt rigtige lyd - og meget, meget mere. En bil der absolut bør ses. Pris kr. 150.000.

Steen Holst Jensen, tlf. 40191922
e-mail: steen@krondal.dk

Citroën Mehari AY 1973. 2-person, hvide plader, veteransynet 2009, indfarvet, falmet, orange plastik (ikke malet), original ENAC hardtop og der medfølger: kaleche, vinyldøre og rørstænger. Bundrammen fin og rustfri. Bilen er serviceret og velkørende, men bærer præg af mange års brug. Pris kr. 40.000.

e-mail: birterobins@hotmail.com

FIAT X 1/9 1979. Er totalrenoveret - færdig marts 2014. Bilen har kørt 89.000 km. 1.500 ccm motor, 5 gear og ægte læder Recaro sæder. En rigtig fin Baby Ferrari. Pris kr. 79.800.

Henning Hansen, tlf. 29262850
e-mail: hhdk45@live.dk

Jaguar MK 2 (340) 1968. Automatgear, farve; British racing green. Tidligere direktionvogn - 3 ejere. Originale sorte nummerplader. Kører godt og er rigtig pæn, men har lidt rust. Sælges kun grundet ejers helbred. Pris kr. 80.000.

Jørgen Sjøland, tlf. 43996556
e-mail : teknik@sjoeland.dk

Hillman 1600 Sunbird 1962. Renoveret og malet for 12 år siden, ny himmel for 4 år siden. Holder syn til 2018. Sjælden model i Danmark. Pæn ude som inde. Ny pris kr. 35.900.

Evald Jensen, tlf. 60779321
e-mail: lomholt@jensen.mail.dk

Morris Minor 1000 1970. Køreklar veteranbil fra 1970 på originale sorte plader. Farven er Snowberry White. Bilen er synet den 25. maj 2010 og har kørt 48.000 km. Seler både foran og bagved samt tagbagagebærer. Til bilen følger også original nøgle, original sæder, original instruktionsbog, ny dæk, diverse olie/sæber m.m. samt Morris Minor bøger etc. Der er blevet kælet for den og den har kun kørt i sommerhalvåret - ellers stået i garage resten er året. Dog er der lidt rust. Bilen er blevet moderniseret f.eks. er der kommet en større 1.300 motor og en bilradio samt splinter nyt batteri (1.900 kr.) og cylindre (5.000 kr). Bilen er ikke afregistreret, så du kan sagtens prøve en tur. Pris kr. 34.500.

Emma-Catrine Hviid, tlf. 27328646
emmacatrine.hviid@gmail.com

Vauxhall Ventora II 1974. Saloon 3,3L benzin, 150.000 km. Helt original og har stået i lukket garage hele sit liv. Ikke kørt siden 2002. Skal synes. Evt. bytte med varebil/pick-up. Pris kr. 30.000.

Kent Nielsen, tlf. 25133780
e-mail: n.kent@jubii.dk



Willys Jeep 1957. Original tilstand. Farve Bordeauxrød. Pris kr. 108.000.

Else Marie Bock, tlf. 20618777
e-mail: elsemariebock@live.dk

Dele til biler sælges

Fiat 500 Topolino 1949. Komplet renoveret topventilet motor med gearkasse, lige klar til ilægning (kan opstartes i prøvebænk). Prisinde 10.000 kr. Flere brugte reservedele til salg! Ring og hør nærmere.

Finn Henningsen, tlf. 30206533w
e-mail: mafi@webspeed.dk

Navkapsel Chevrolet. Passer til en 13 tommer fælg. 200 kr. Ligger i Kolding. (foto kan fremsendes via mail)

Knud Degnbol, tlf. 40404578
e-mail: knud.degnbol@gmail.com

Diverse

Ældre Hoffmann afbalanceringsmaskine. Kan afbalancere plus/minus 5 gram. To selvcenterende opspændinger til 4 og 5 huls fælg + nogle løse opspændingsplader til alle de mærkelige hjul. Der medfølger en hel spand fuld af brugte klodser. Tænk på metalværdien af dem alene. Maskinen skal boltes fast i gulvet og tilsluttes 3 faset strøm. Jeg kan demonstrere den, mens den endnu sidder fast i mit gulv! Den står i Kolding. Pris kr. 1.500.

Knud Degnbol, tlf. 40404578
e-mail: knud.degnbol@gmail.com

Billig **vinteropbevaring** for veteranbiler og motorcykler i Holbæk. Enten aflevering den 1. november 2015 og afhentning den 27. marts 2016, eller aflevering den 15. november 2015 og afhentning den 15. eller 20. marts 2016. Der er ikke plads til store biler – helst ikke over 4,75 meter. Det er et krav biler kan køre ved egen hjælp og aflevering og afhentning sker på ovennævnte datoer. Ejer har selv det fulde forsikringsansvar og overdækning mod stov tilrådes. Prisen for DVK medlemmer i hele perioden er: Motorcykler 350 kr. og biler 850 kr.

Martin Kristiansen, tlf. 41381089
e-mail: sjobvil@hotmail.com



Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis. Billeder medtages i det omfang, der er plads. Købs- og søgeannoncer optages kun fra DVK-medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst: _____

Biler _____

Dele til biler _____

MC _____

Dele til MC _____

Automobilia mv. _____

Diverse _____

Medl.nr. og navn: _____

Adresse: _____

Tlf. og email: _____

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

Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 <p>RØD/SORT med logo Kr. 350,00 med navn kr. 400,00</p>	 <p>Kr. 30,00</p>	 <p>Bredde 7 cm Kr. 25,-</p>	 <p>Kr. 50,-</p>	 <p>Bredde 6 cm Kr. 125,00</p>



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

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



● Bagklappen ●

Her ser I bagdelen af Danmarks først importerede og ældste MGB. Den kom hertil i september 1962.

Bilen blev første gang købt af Chr. Lillelund som var gift med skuespilleren Malene Schwartz. Han havde bestilt en rød MGA 1600 Mk II, men Domi fik ikke flere fra Abingdon i England, fordi produktionen af MGA'er var ophørt og han blev i stedet af fa. Vilh. Nellemann, tilbudt den første og helt nye model MGB 1800.

CL kunne dog ikke forenes med modellen og to år efter blev den solgt til Ole Fredsgaard, som tildels satte den i racing trim for at benytte den til motorsport

Han benyttede den dog også som privatbil, og ellers brugte han den i mange år til race, og kørte en masse klubløb både herhjemme samt i det øvrige Norden. Også på Roskilde Ring kørte OF med den.

Jeg købte bilen i 1995 hvor den næsten var vræg, men der medfulgte en masse gode originale og sjældne racerstumper og jeg renoverede den og satte den i stand til deltagelse i Historisk race i 65 klassen appendix K. Jeg har kørt den i utallige historiske baneløb lige siden.

Min alder og nedadgående lyst til selv at køre race, har tvunget mig til at sælge denne perle af en bil. Den har været averteret til salg i danske medier i over et år uden nævneværdig reaktion fra engagerede købere, og er nu solgt til udlandet, og på vej til sin nye ejer, en skotsk racerfører fra Edinburgh.

Jeg havde dog helst set den solgt i Danmark, så man videre kunne følge den på racerbanerne med en dansk historisk racerfører bag rattet.

Derfor er dette både bagdelen og et noget trist farvel, til en ægte dansk MGB med en mega lang dansk racerhistorie.

Med venlig hilsen

John Milland

Tak for rigtig mange positive reaktioner på den nye bagside. Vi har allerede fået flere gode historier – MEN hold Jer ikke tilbage – send endelig også Jeres historie og billede(r) af Jeres bil.
Heldgaard8700@gmail.com / VT@Veteranbilklub.dk

JH/JMN

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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