

Nr. 475

# VeteranTidende

Januar 2016 · 60. årgang



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB









## Nr. 475 Januar 2016

### Forside:

Harry Rasmussen på MC  
– en Chater Lea 350cc  
med overliggende knastaksel  
fra omkring 1928.

## Indhold:

Diverse fra redaktionen	3
Aktivitetskalender	4
Farver på VW	5
Klubaktiviteter - mødesteder	6-9
Fra Kværkeby	9
Fra Vesterhede	9
Fra Lillebælt	10
Fra Uldum	11
Sommerminder 2015	12
Biler der fulgtes med sporvognene	16
Efterlysning – Bugatti-model	17
Harry Rasmussen – et ufuldendt portræt	18
Bog anmeldelse: Ny bog om PHs ture	28
Mere PHrutsofie	31
Issigonis – fra Mini til Maxi – 1. del	34
Fra arkivet – spørgsmål og svar	40
SEAT 1400 B	42
Invitationer	45
Køb & Salg	50
Velkommen til nye medlemmer	50
Bagklappen – Jaguar Mk 2	52

VT 476 udkommer i uge 7.  
Deadline til dette blad: 20. januar.

### Sommer's 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:** fra og med 1. november 2015: Kr. 80,00,- pr. person – børn op til 18 år er gratis ifølge med voksen.

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

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

**Kontortid:** Mandag-onsdag 10.00-15.30, tlf.: 4556 5601.

**E-mail:** lillian.bech@e-sommer.dk

**Hjemmeside:** sommersautomobilemuseum.dk

## Fra redaktionen

Så er årets første VT ude – og takket være fine bidrag er det fyldt med læseværdigt stof. Vi har endda mere på lager til de kommende par numre, og det er en glædelig ting! For hvis "lageret" skal tømmes hver gang, bliver det svært at sikre alsidigheden i de enkelte blade. Der skal gerne (og helst i hvert blad) være noget om både de helt gamle og de nyere køretøjer. Der er jo en enorm spredning i vores biler og interesser – nyt og gammelt, historisk, teknisk, sort/hvid og farve. Målet er selvfølgelig at bringe artikler med et indhold, der ikke lige kan slås op på nettet. Samtidig skal det slås fast, at VT er et *klubblad*, der skal blive ved med at afspejle de mange aktiviteter i DVK-regi.

Det arbejder vi med i redaktionsgruppen, som (mens disse linier blev trykt) har holdt møde i Nærum. Mere om dette næste gang. Synes du bladet mangler noget, så giv lyd fra dig – måske i form af et bidrag til bladet!

- jmn.

## Rettelse

I forlængelse af den udmærkede artikel "Stanley 1898-1927" i VT 473, billedet på side 24, er forfatteren i sin bil ikke fotograferet i Ringsted, men i den berømte Klosterport i Sorø - som danner indgangen til den berømte kostskole, Sorø Akademis område. Den har jeg gået ind og ud af i de seks år, jeg tilbragte på skolen.

Om VTs nye image og layout har ingen hidtil ytret sig. Det bør absolut roses meget, og gider ingen andre, gider jeg sandelig. Det er et beundringsværdigt løft, vores gamle blad har fået. Dejligt...

Med de venligste hilsner

Jens S. Bork

*Her må det være på sin plads at sige, at der i 2015 er kommet masser af ros for bladets nye udseende. Faktisk så meget, at layouteren (det er osse mig) til tider rødmer, hvilket ellers sjældent ses. Tak for alle roser!*

Mvh. - redaktøren

## Opdatering

På spørgsmålet om hvad der blev af den flotte Mercedes 200D Universal, som prydede VTs forside i december, er der kommet nyt. Bilens ejer, Tommy Petersen, havde den til salg i en længere periode, men desværre lykkedes det ikke at finde en dansk køber – og bilen er nu endt i Tyskland. Tak til Erich Karsholt for denne oplysning.





## Møder

### Januar

- Onsdag 20. Engelholm. Klubmøde med billeder.  
Mandag 25. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00  
Tirsdag 26. Fyn. Billeder fra året der gik.  
Tirsdag 26. Klippinge. "Baghjulehyggekomssammen" kl. 18.00  
Torsdag 28. Morris-møde. Morrismøde hos Jørn-Ole Hesselvig  
Torsdag 28. Skjoldbjerg. Klubmøde. Besøg af John Skov.

### Februar

- Mandag 1. Midtjylland. Besøg på Kyocera - Unimerco.  
Tirsdag 2. Ristrup. Klubmøde kl 19.30  
Torsdag 4. Nærum. Besøg fra Via Retro. Auto jeopardy.  
Tirsdag 9. Fyn. Cafe/biblioteksaften.  
Tirsdag 9. Uldum. Klubmøde på Møllen. Forkromning.  
Torsdag 11. Aabenraa. Valg af styregrupper i klubhuset.  
Lørdag 13. Ristrup. Besøg hos Køstersboghandel i Risskov.  
Tirsdag 16. Kværkeby. Foredrag.  
Onsdag 17. Engelholm. Klubmøde.  
Tirsdag 23. Fyn. Film om Heydrichs Mercedes.  
Torsdag 25. Morris-møde. Morrismøde hos Ole Nordlund.

### Marts

- Torsdag 3. Nærum. Bilernes ABC. "Austin".  
Mandag 7. Midtjylland. Besøg på KK Wind Solution.  
Tirsdag 8. Fyn. Cafe og biblioteksaften.  
Tirsdag 8. Uldum. Klubmøde (detaljer følger).  
Torsdag 10. Aabenraa. Austin i Sønderborg fra 1952 - 1980.  
Tirsdag 15. Kværkeby. Virksomhedsbesøg.  
Tirsdag 29. Fyn. MGA's historie på Le Mans 1955.  
Torsdag 31. Morris-møde hos Lennart Poggenborg.

### April

- Mandag 4. Midtjylland. Besøg på Bilernes Hus.  
Tirsdag 12. Uldum. Klubmøde på Søndermarkens Auto.  
Torsdag 14. Aabenraa. En aften med de gamle DKW fabrikker.  
Torsdag 28. Morris-møde. Morrismøde hos Gunner Sørensen.

### Maj

- Mandag 2. Midtjylland. Besøg på Danmarks Flymuseum.

### Juni

- Mandag 6. Midtjylland. Besøg på Bunke Museum.  
Mandag 27. Midtjylland. Besøg på Ådum Autoservice.

## Løb og arrangementer

### Februar

- Søndag 21.** Indendørs marked i Nærum. Kun bilrelaterede ting! Fra kl. 10-14. Tilmelding: Hr. Mortensen, tlf. 40631465. Info VT 474.

### Marts

- Lørdag 12. DVK generalforsamling, Sinatur Hotel Storebælt, Nyborg.**

### April

- Lørdag 30.** Veteranbilparade til Bakken.

### Maj

- Søndag 1.** Kastellet.  
**Torsdag 5.** Forårstræf i Nr. Broby, Fyn.  
**Lørdag 7.** Stumpemarked i Korinth.  
Lykkevang 18, 5600 Faaborg. Kl. 10 - 16.  
Info Poul Arne, tlf. 40272930 - e-mail: poularne@email.dk  
**Onsdag 18.** Aftentur, Fyn.  
**Søndag 22.** Herregårdstur, Fyn Indbydelse følger.  
**Mandag 23. -lørdag 28.** Forårstur til Læsø.  
Info: Bodil Amorsen og Preben Pedersen, mobil 2864 6336.  
Tilmelding: bopr@stofanet.dk  
**Søndag 29.** Høstrup & Madsens Veteranløb, Nr. Snede. Kl. 09.00. Info VT 476. Tilmelding h-mveteran@gefiber.dk.  
**Søndag 29.** Charlottenlund Motor Classic.

### Juni

- Fredag 3. - søndag 5.** Ærø amerikaner- og veterantræf.  
**Lørdag 4.** Nivåløbet 2016. Fra Nivå Center, mødetid kl. 9.00 slut ca. kl. 15.00 Samme procedure som de sidste 25 år. Max. 65 biler. Tilmelding: Willibald@mail.dk  
**Lørdag 4.** Stumpemarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Info telf 8687 5050 Jysk Automobilmuseum, Gjern.  
**Søndag 12.** Gavnø Autojumble og Concours de Charme.  
**Fredag 17. - søndag 19.** Vadehavstræf, Rømø. For nærmere info kontakt Bent Jessen, tlf: 5189 2758, mail: englaender@outlook.dk.  
Tag turen til Rømø, over den 9 km lange dæmning, og kom til bil- og mc træf. Træffet er for alle bil- og mc mærker fra før 1981.

### Juli

- Fredag 1. -søndag 3.** Tour de Hvidebæk 2016 - Vestsjælland. Alle køretøjer fra før 1940. Bindende tilmelding og betaling til Uno Andersen, tlf. 49494741 eller tilmelding uno@ka-net.dk (senest 27/5-2016).  
**Lørdag 2. - søndag 3.** Bornholm Rundt 2016.  
**Torsdag 28. - lørdag 30.** Ringkøbingløbet.

### August

- Lørdag 6.** Old Timer-turen i Odder i forbindelse med Odder byfest. Invitation og tilmelding kommer senere.  
**Søndag 14.** Veteranbilparade til Bakken. invitation følger.  
**Lørdag 20. - søndag 21.** Egeskov Classic Days.

### September

- Lørdag 3.** Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Gjern  
Info telf. 86875050 Jysk Automobilmuseum, Gjern.



## Løb og arrangementer

### Udlandet

#### Februar

**Fredag 5. - søndag 7.** Bremen Classic Motorshow.

#### Juni

**Tirsdag 7. - søndag 12.** Fiva World Rally, Slovakiet.

**Fredag 10. - søndag 12.** Norgesløbet. Afholdes i Grimstad. Grimstad motorveteraner.

#### Juli

**Fredag 1. - lørdag 2.** Østrig - Höllental Classic. Das Team der Höllental Classic heisst Sie herzlich willkommen!

### Hvem malede VW'erne?

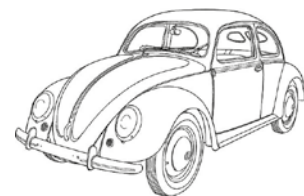
I Sønderjylland findes et godt blad, "Sønderjysk Månedsskrift", og på forsiden af nr. 6 d.å. er et foto fra baggården i Padborg, og man ser en lang række VW på vej nordpå. Vognene er brille-VW'er, så fotoet må være fra første halvdel af 50'erne.

En ting, der rammer øjet, er vognenes farve, de ser alle ud til at være hvide. Så vidt jeg husker fra min ungdomstid var VW ikke hvide, det lyseste har været de lysegrå.

Her kommer et spørgsmål til de VW-kyndige: Kunne det tænkes, at vognene var på vej til Finland, eller blev vognene malet i Danmark?

Desværre kan jeg ikke bringe fotoet, fordi en forespørgsel til lokalarkivet om rettigheden gav til svar, meget klart, at her skulle man bare holde fingrene væk.

Leif Gr. Thomsen



Hvis man går ind på [arkiv.dk](http://arkiv.dk) og søger på "Padborg, biler" kan man se tre billeder, som angiveligt er fra 1951. Vi håber at kunne vise dem i næste VT. -red.



- og så er du nok så rar at rydde spisebordet inden Tante Vera og Onkel Aksel kommer til middag kl. 18!



# Klubaktiviteter



## Amager

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

Aktivitetsgruppen Amager  
Amagerdvk.jbl@gmail.com

## Østsjælland Klippinge

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

Januar d. 26. kl. 18.00. Glæd jer til vores traditionelle "Baghjulehyggerekomsammen" på Hotel Stevns.

Februar d. 23. Besøg af Lars Karlshøj, som fortæller om Roskilde Ring.

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.**

Dette års julefrokost havde tilmelding af 44 glade mennesker, som blev beværtet med en helt traditionel dansk julefrokost med hvad dertil hørte. Jannes hjemmelavede røde sild og kaffekassens tilskud til en øl eller vand og en snaps var et ekstra plus på en vellykket aften. Plusser og minusser - et lille minus - til næste år må vi have julesanghæfterne med. Tak til Jan og Janne for det store arbejde, der trods alt er forbundet med en sådan aften.

Januar d. 19. Klubmøde.

Februar d. 16. Klubmøde.

Marts d. 15. Klubmøde.

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

Februar d. 4. Besøg af Via Retro. Jeopardy.

Marts d. 3. Bilernes ABC.

Kim Polte, tlf. 26134229  
kimpolte@hotmail.com

## Nordsjælland Mårum

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

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.**

Januar d. 20. Kigger vi billeder af gamle biler fra det gamle år. Giv et praj om evt. behov for fremvisningsgrej.

Februar d. 17. er der ordinært klubmøde.

Peter Bering, tlf. 55996089  
pb@arkitektbering.dk



Fyn

**Sidste tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00.**

**Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.**

Januar d. 26. Billeder fra året der gik og vi snakker om, hvad I kan tænke jer af arrangementer. Kom med gode forslag, så vi i fællesskab kan lave et spændende program for mødestedet i 2016.

Februar d. 9. Cafe/biblioteksaften.

Februar d. 23. Heydrichs Mercedes. Hans Barholt viser en film om Mercedes-Benz 320 cabriolet B fra 1938. Bilen er angiveligt den, som nazilederen Reinhard Heydrich kørte i, da han i 1942 blev udsat for et attentat.

Filmen varer ca. ½ time og beskriver hvordan Lauritz Lauritzen fra Klejtrup fandt bilen som vrag, hvordan han har restaureret den, og hvordan han nu prøver at finde ud af dens historie. Vi følger ham og fru Hanne i bilen på vej til Prag, hvor attentatet fandt sted. En meget spændende og interessant film.

Marts d. 8. Cafe/biblioteksaften.

Marts d. 29. Spændende foredrag af Bjarne Rother om MGA's historie på Le Mans 1955. I samarbejde med MG Klubben.

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.**

Januar d. 14. Nytårskur kl. 18.00

På hjemmesiden [www.dvk-lillebaelt.dk](http://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.**

Som noget nyt tilbydes, at man kan få en nyhedsmail, med de sidste nye tiltag i Århus området. Tilmelding sker via [www.dvk-ristrup.dk](http://www.dvk-ristrup.dk) eller mail til [info@dvk-ristrup.dk](mailto:info@dvk-ristrup.dk). Det giver os bl.a. muligheden for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus 3 måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

Februar lørdag d. 13. kl. 14.00 - 16.00. Besøg hos Køsters Boghandel, Vejlbjergvej 18, 8240 Risskov.

Tilmelding til mødeleder senest d. 12. februar.

Morten Kræmmer, tlf. 4027 5813  
Morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, tlf. 8692 3943  
www.dvk-ristrup.dk



Nordjylland  
Stenum

**3. tirsdag i måneden kl. 19.00. Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.**

Januar d. 19. Møde hos Karen og Villy Andersen, Vrangbækvej 43, "Gærum", 9900 Frederikshavn.

Tjek hjemmesiden [www.dvknord.dk](http://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. 3033 7370  
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. 9738 1264  
hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 9716 6252  
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.**

Februar d. 9. Besøg af Forkromeren.dk, som holder til i Ringkøbing. Forkromeren har specialiseret sig i at forkrome alle dele til gamle biler, mc'er og knallerter. Henrik Olsson gennemgår processerne og giver gode råd om genopretning af gamle dele til veteran køretøjerne, også de vanskelige. Har du emner, som potentielt trænger til nyt krom, så tag dem med denne aften, så giver Henrik et bud på behandlingen. Du kan få en vurdering af arbejdets omfang og pris. Jens Heldgaard har stået for aftalen.

Marts d. 8. Program følger.

April d. 12. Vi besøger Søndermarks Auto i Vinding. Vi koncentrerer os om karburatorer og justering. Måske med fokus på den lidt komplicerede dobbelte SU. Erik Hougaard har arrangeret, og der er tre garvede mekanikere til stede, og når vi har justeret, er der kaffe i frokoststuen.

Med venlig hilsen

Erik Hougaard, 4034 0049,  
k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 3056 2299,  
heldgaard8700@gmail.com.

Poul-Erik Jakobsen, tel. 2723 1433,  
jakobsen@skjerna.dk

## Sydvestjylland Vesterhede

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

Følg med på: [www.dvk-sydvest.dk](http://www.dvk-sydvest.dk) – der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

Januar d. 25. Klubmøde. Traditionen tro film- og billedaften. Har du nogle optagelser, fotos etc. og kan fortælle lidt om det, så tag det med på CD eller USB-stik, så kan det vises på TV og alle kan se med.

Jørgen Jacobsen, tlf. 2022 2729  
joergen@dvk-sydvest.dk

Ove H. Iversen tlf. 2395 0721,  
ove@bbsyd.dk

## Sydvestjylland Skjoldbjerg

**Sidste torsdag i måneden kl. 19.00.**

**Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg.**

Januar d. 28. Klubmøde. Besøg i klubben af John Skov fra Fredericia. Han fortæller om Bell Add additiver til benzin og dieslbiler.

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.**

Februar d. 11. Som noget nyt vil vi vælge grupper, som vil tage sig af løb og ture, henvendelser vedr. udstillinger i forbindelse med markedsdage, åbent hus og lignende, festudvalg til afholdelse af grillaften og

julefrokost, vedligeholdelse af huset samt evt. udlejning af huset.

Marts d. 10. Gert Jørgensen fra MG CC DK, viser billeder og fortæller om "Austin i Sønderborg i årene 1952 - 1980".

April d. 14. Steen H. Eriksen fra Haderslev vil fortælle og vise billeder fra DKW-fabrikken.

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 2023 4491  
holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 2966 9847  
erik.kef@webspeed.dk

På hjemmesiden  
[www.dvk-aabenraa.dk](http://www.dvk-aabenraa.dk) opdateres vore aktiviteter løbende.



## Midtjylland Herning

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

**Medlemsmøde (AUTO GALLERIET) hver tirsdag kl. 18.00.**

Alle tilmeldinger vedrørende virksomhedsbesøg til: Villy Vejnøe e-mail: [Villy@vejnoe.dk](mailto:Villy@vejnoe.dk) eller tlf. 29910179.

Februar d. 1. Besøg på KYOCERA - UNIMERCO, Drejervej 2, Sunds, pris kr. 25,-. Tilmelding senest d. 29. januar. Afgang fra Auto Galleriet kl. 18.15.

Marts d. 7. KK WIND SOLUTION, Bøggildvej 3, 7430 Ikast, pris kr. 25,-. Tilmelding senest d. 4. marts. Afgang fra Auto Galleriet kl. 18.30.

April d. 4. Besøg på BILERNES HUS, Bredhøjvej 5, 8600 Silkeborg, pris kr. 25,-. Tilmelding senest d. 1. april. Afgang fra Auto Galleriet kl. 17.15.

Maj d. 2. Kl. 18.00. Besøg på DANMARKS FLYMUSEUM, Lufthavnsvej 1, Stauning, 6900 Skjern, pris kr.



## Klubaktiviteter



100,- incl. entre og kaffe. Tilmelding senest d. 30. april. Afgang fra Auto Galleriet kl. 16.30.

Juni d. 6. Besøg på BUNKE MUSEUM, Gjessøvej 40d, 8600 Silkeborg, pris kr. 75,-. Tilmelding senest d. 4. juni. Afgang fra Auto Galleriet kl. 17.30.

Juni d. 27. Besøg på ÅDUM AUTO-SERVICE v/Martin Andersen, Strømmebølvej 14, Ådum, 6880 Tarm. Kaffe medbringes. Tilmelding senest d. 25. juni. Afgang fra Auto Galleriet kl. 18.15.

Juli - sommereferie - intet møde.

Peer Bak, tlf. 97122914  
peba@kabelmail.dk



**Peter Horn har fundet dette billede i sin mors gemmer. Mon denne Ford T stadig er til i Vildsund?**



**Til historien om Harry Rasmussen i dette blad fik vi en større samling spændende fotos, med flere DKW'er. Mellem dem var dette billede af en elegant ung dame, med pels og handsker i en åben F1. Denne bil var ikke Harry Rasmussens, ligesom den unge dames identitet desværre også er ukendt.**



### Firmahistorie i Kværkeby

Til vort oktobermøde i Kværkeby havde vi inviteret Mogens Geertsen. Mogens er barnebarn til Marius Geertsen, som kom fra Randers til Sorø i bilismens barndom - for i 1932 at starte den bilforretning, som stadig eksisterer i dag over 80 år senere!

Mogens fortalte, på en både hyggelig og lun måde, om den lange periode som firmaet havde gennemgået. Om indkøbstilladelser og dollarpræmierning efter krigen (WW2), lærlingeløn på 10 øre/t. Om alle de forskellige bilmærker der havde været ind og ud i gennem tiden - Lada, Isuzu, Chevrolet Astro og KIA. Der blev også plads til lidt anekdoter om de forskellige bilfabrikkers kvalitetskontrol eller mangel på samme. Det var ren nostalgi, som blev ledsaget af en masse sjove billeder, der satte mange minder i gang. Både billeder af bilerne, men også af de forskellige adresser i Ringsted, som Geertsen har opereret på. Blandt andet i Nørregade, hvor man var 53 ansatte - heraf 6 på kontoret! Her blev der efterhånden for trangt og man flyttede ud på Huginsvej, hvor man residerer den dag i dag som Opel og KIA forhandler.

Det er som GM-forhandler jeg og sikkert også mange andre kendte firmaet. Jeg personligt lærte firmaet at kende som M. Geertsen og Sønnen i 1962, da jeg kom i lære hos GM-forhandler Hjalmar Skafte i Roskilde. M var som nævnt Marius og sønnerne var Mogens' far og farbror. Mogens

er udlært som mekaniker og har en datter Mette, som har en uddannelse som bil-økonom fra Niels Brock. For at Mogens kunne få sin drøm og sit sejlereventyr udlevet, måtte Mette overtage styringen på landjorden i 3 1/2 måned, medens far tog på Altlanterhavskryds med et meget smukt sejlskib.

At Mogens brændte og stadig brænder for "sejleriet" fremgik tydeligt, med den begejstring og entusiasme han lagde for dagen med kommentarerne til en masse flotte billeder fra de eksotiske steder der blev besøgt på rejsen.

Som Mogens sagde til sidst "Jeg har sikkert glemt noget" - det kan godt være, men vi fik en rigtig god og underholdende aften - tak til Mogens. Jeg har sikkert også glemt noget og det er der ikke noget at gøre ved.

Erik Madsen  
Roskilde

**Kværkeby**



### Klubaften i Kværkeby

Vi var 22 medlemmer, som var mødt op denne aften den 17. november hos ABC industrigummi Kværkeby.

Efter at direktøren Ole havde budt velkommen, fortalte han kort om firmaets historie og hvilke opgaver de udfører.

Derefter fik vi en rundvisning i lokalerne og så de produkter de fremstiller og nogle af de opgaver de løser.

Til sidst bød Ole på kaffe og kage i deres mødelokale.

Der skal lyde en stor tak til alle i ABC industrigummi og en stor tak til alle, som bakkede dette arrangement op.

Hilsen Jan Lemming

### Vesterhede

Hej alle sammen. Her er lige et par billeder fra borddækningen i vores klublokale. 2015 har været et hektisk år, stumpemarked med medlemspleje, køb af parkeringsplads og 15 års jubilæum. Allersidst har vi haft en god julefrokost.

Desværre må jeg meddele at Jørgen Jakobsen er fratrådt på grund af sygdom. Jeg har lovet at tage over mht. hjemmesiden, men jeg mangler lige password.

Med venlig hilsen  
Ove H. Iversen.



**Vesterhede**





## Lillebælt

Der var god tilslutning da DVK Lillebælt holdt sin årlige juleafslutning med en masse god mad samt rigtig god hygge.

Der var også Julegaver til alle, lige fra en nødhjælpskasse til en fedtpatron. Jo jo, alle var glade. Der var et par unge mennesker fra Fredericia musikakademi og gi' et par numre. Rigtig godt.

Håber alle har haft en god Jul samt et godt Nytår, vi ses i det nye år.

Mvh  
Povl Rasmussen



Lillebælt



## Godt Nytår fra Uldum Mølle

Julefrokosten den 8. december blev afholdt i den hyggelige Dortes café, som ligger i tilknytning til Vagn Jensen Motorcykler i Rådved, lige nord for Horsens.

Arrangementet startede med ankomst og rundvisning i den flotte udstillingshal, hvor Vagn fortalte om bl.a. renovering af de klassiske engelske motorcykler, som på det seneste har fået en meget større andel af forretningens aktiviteter. De flotte færdigrenoverede maskiner sælges primært via eBay – (og desværre går de fleste til udlandet!)

Efter denne gode optakt gik de 30 deltagere til bords, og nød Dortes lækre julefrokost, og vi havde en



hyggelig aften med julesange og konkurrence om kendskab til de klassiske køretøjer.

Fra mødested Uldum Mølle vil vi ønske alle i DVK et rigtigt godt nytår 2016, og vi glæder os nu til nogle

gode vinteraktiviteter på Møllen (se kalenderen) – men mest til forårets køreture

Venlig hilsen, Poul-Erik, Erik og Jens.

Uldum





Klar til afgang

## Sommerminder 2015

Tekst og billeder: John Milland

En del DVK medlemmer har sikkert hørt om Jesper Johansen og hans sportsvognsture til "de sydlige himmelstrøg".

Vi, min kone Birthe og jeg, har deltaget i 3 af turene og var deltagere i sommer på "den sidste" som han arrangerer, siger han, nu må vi se hvad fremtiden bringer.

Vi startede. Ja vi startede faktisk langt tid før selve turen begyndte med klargøring af vores MGA 1600 fra 1960.

Den havde ikke fået lavet bremses i meget lang tid, men bremsede egentligt upåklageligt. Efter adskillelse, måtte der nye calipere, skiver og klodser og bremseslanger til og når nu det hele var skilt ad kunne man lig' så godt kigge styrtøj og hjullejer efter. Der konstaterede jeg straks at den trængte til et nyt sæt forhjulslejer.

Alt det mekaniske blev minutjóst gået efter og bilen blev smurt og fik skiftet olie + filter og så var vi ved at være klar til turen. Nå nej..... vi jo skulle køre på Autobahn igennem Schweiz og Autostrada i Italien + Autobahn i Østrig og dvs. rude mærkater skulle hentes hos FDM i stedet for at købe på stedet og stå i lange køer.

Vi skulle afsted i tre uger, bo på 5

forskellige hoteller, så der skal jo noget bagage med på så lang en tur og bagageplads i en MGA – det er en vits i visse kredse.

Div. reservedele og værktøj, olie og tilsætningsstoffer, skal der frem for alt med og rummet ved varmeapparatet i en venstrestyret MGA er et glimrende sted til dette. Vi har valgt ikke at køre med reservehjul, men har en dåse lappegrej med, der er beregnet til dæk med slanger. Vi havde også valgt ikke at tage sidevinduerne med. Sidst vi var i Italien var de ikke i brug en eneste gang og så blev der lidt mere plads.

Turen startede om morgenen torsdag den 20/8. og vi var nogle ekvipager (5) der mødtes ved Osted Kro, for derefter i samlet flok at køre mod Fyn igennem Sdr. Jylland til Tyskland, hvor vi skulle mødes med alle de øvrige rejsefæller på Holm-moor rastesteds lidt nord for Ham-



Autotoget fra Altona

burg. Det var et rigtigt dejligt kørevejr og hele turen gik rigtigt fint.

Sidst på eftermiddagen mødte vi så alle de 21 andre sportsvogne og mandskaber som bestod af: 1 Porsche, 1 VW cabriolet, 1 Austin Healey 3000, 1 Morgan, 2 MGA, 3 MGB, 1 MGC, 1 MG Midget, 1 Triumph TR3, 2 Triumph TR 4, 1 Triumph TR 5, 1 Triumph TR 6, 1 Triumph 250 og 4 Mercedes 230 SL.

Autotoget fra Altona Bahnhof fragtede os og bilerne til Lörrach på grænsen til Schweiz. Det blev en smuk og varm tur igennem Schweiz og i god tid havde vi bestemt ikke at tage tunnelen under St. Gotthard-passet, men derimod køre op over (2108 m.o.h.) og det var en god disposition. Meget smuk tur med frokost langt over trægrænsen ved en smuk og helt ren bjergsø.

Denne vores første tur (ca. 300 km) gik mod den Italienske by, Saronne og Hotel Della Rotunda hvor vi ankom sidst på eftermiddagen, men tidsnok til at se den lille, men fine udstilling af veteranbiler, både motorcykler og scootere under parkeringskælderens som hotelværten havde samlet sig.

Næste morgen kørte vi (ca. 300 km) mod Lucca, den historiske og meget smukke by lidt nord for Pisa med det skæve tårn. Man finder selv ud af at køre i en mindre gruppe, for 21 biler kan ikke køre sammen og følges ad. Vi kørte næsten altid fast sammen med tre Triumph' er og den anden MGA.

Omegnen der, er til bjergkørsler og serpentiner. Vejene snor sig op og ned i et væk og der skal styres og holdes fast i de mange skarpe



Vandet gik - godt vi havde mere med...



St. Gotthard – 2008 meter over havet



Når det er så varmt gælder det om at finde de skyggefulde steder

sving, men MGA'en holder linjerne og er eminent til bjergkørsel.

Desværre stod vores MGA lidt højt i tænding! Ikke for at den bankede, men den blev bare mega varm og smed faktisk vandet på en af stigningerne. Vi havde selvfølgelig sikret os med ekstra vand og slanger hvis det gik helt galt og efter en lille puster og lidt skruen ned for tændingen, var vi dog klar igen. Selvom varmen i luften var over 35 gr. celsius og solen bagte ned på os, kørte alle i vores gruppe åbne og nød de meget smukke landskaber, så langt øjet rakte.

Vi boede på Hotel Hambros i 5 dage og fik skøn mad og dejlige vine serveret hver aften på lange borde sat op ude i haven.

Inden næste dags ture begyndte, var der livlig aktivitet og gang i små-skrueriet på vores parkeringsplads og mange vogne holdt med hjelmen åben og der blev stillet karburatorer og tænding og måske alle de småting man ikke fik ordnet før turen, blev set efter og måske efterspændt.

Næste tur og dagsmarch (på ca. 400 km) gik fra Lucca til Assisi i Umbrien, en utrolig smuk og meget gammel, hellig by med Helgenen Frantz af Assisi, som ligger i den store domkirke. Vores Hotel Angelo ligger lidt nord for byen, som vi har besøgt før og er kendt for sin gode mad og en lækker swimmingpool.

Vi blev af byens borgmesterkontor inviteret til at køre ind i bymidten med alle vores gamle biler, da man om lørdagen skulle afholde et middelaldermarked. Jeg blev sat til at lave en placering af bilerne på det store torv foran Kirken (hvor nonnerne synger så smukt om morgenen uden man må se dem). Vi havde Grønne biler, Hvide biler og Røde bi-

ler så 1,2,3 fik jeg sat bilerne sammen så det blev til det Italienske flag. Der var optog med smukke middelalderdragter, flagkastere, flotte krigere med armbrøst og stormtrommer, gående igennem de små snævre gader og med masser af mennesker der også lige skulle kigge på vores fine biler.

Også området rundt om Assisi er smukt og til god bjergkørsel med skrappe stigninger. Men alle klarede dog højderne, selvom min MGA stadig løb varm og jeg måtte ind imellem, ind på en skyggefuld plet og "puste ud". Vel hjemkommet til Hotellet fik min MGA igen stillet tænding og så gik det noget bedre. Men jeg var ikke den eneste der havde problemer med varmen, næsten alle havde det i de små 40 grader og den tynde luft der var i Assisi.

Vi boede så 5 dage i Assisi og nu gik turen nordpå (ca. 400 km) mod Venedig og Mirano hvor vi skulle bo på Villa Guistian med swimmingpool og spa og masser af plads. Selvfølgelig skulle vi til selve Venedig og se alle vandvejene og Markuspladsen og alt det andet spændende i Europas vandby nr 1. Jeg ville en af dagene til Bassano oppe i bjergene nord for Misano for at se om jeg evt. kunne købe en flaske Grappa (Aquavit) fra destilleriet som netop ligger i den by.

Der var det for første gang på turen vi så nogle sorte regnvejrsskyer, men vi havde jo kalechen med og den kunne hurtigt slås op hvis regnen kom, så det går nok.

Da vi holdt i udkanten af byen blev



Vi skal lige have den tænding lidt ned



Så bliver der skruet!





De italienske farver blev bemærket

kalechen slået op og vi kørte op mod centrum i regnvejr, som pludselig gik over i det værste torden og lynvejr jeg nogen sinde i mit liv har oplevet. Det fossede ud af skyerne og vinden smed kaskader af vand ind hvor sideruderne skulle ha sidet.

Min kone Birthe måtte sidde med tonneau'et som beskyttelse mod den kraftige regn og blæst. Jeg anede en port, ud af øjenkrogen, som stod åben og fik bakket ind i læ og tørvejr. Jeg så godt et skilt, hvor der stod, at porten var videoovervåget, men jeg tænkte hvis der kommer nogen eller der er nogen der skal igenem kunne jeg bare køre ud.

Efter vi havde holdt der i et kvarter eller mere og uvejret bare var taget til i styrke, smækkede begge port-

dørene pludselig hurtigt i og uden varsel af nogen art, hverken lys eller lyd, (de var ca. 4 meter høje, tykke og med jernbeslag på kanten) og med et mægtigt brag bankede de ind i MG' ens forskærme lige foran dørene som stoppede dem der, med to grimme indadgående buler og malingen som var blevet skrammet og sprang af.

Ja man blev noget hed om ørene og vi fik hurtigt åbnet og kørt A'eren ud af porten. Men desværre ud i det der forrygende uvejr hvor træer væltede og store grene blev revet af samt regnvand som kaskader kom os i møde fra den højere liggende del af byen og vi måtte vende og køre nedad i håb om at finde en tankstation hvor vi kunne finde lidt ly.



Den famøse port



Av-av! Godt aluminiumsdørene gik fri!

Man kunne intet se ud af forruden og de to små viskere var intet værd, men endelig skimtede jeg Aral-løven med ild ud af munden; reddet! Ja dvs. der holdt 6 andre alm. lukkede personbiler i ly under tagudhænget og skutede sig, da vi som to "druk-nede mus" fik den sidste plads under taget.

På vej hjem i vådt tøj måtte vi store omveje idet uvejret havde forårsaget kæmpe vandmængder i tunneller og viadukter. Ja og ærgerligt med skaderne, men "der var gudske lov ingen døde".

Vi blev næsten tørre på vej hjem mod hotellet, for pludselig kom solen frem og så var der gang i den store tørretumbler.

Velbeholdent hjemme, kom vores våde tøj og alle måtter mv. til tør-ring. Hotellet omkring hvor vi boede, lignede en sigøjner- eller beduinlejr, men der var næsten kun vores selskab på hotellet, så det gik.

Sidste dag i Mirano havde vi sammen med vores venner Mette og Flemming Hansen (ligeledes i MGA) været i Treviso for en byvandring og efter at have spist en skøn frokost kørte vi mod Misano. Jeg skulle lige tanke og da jeg skulle ud fra tanken begyndte min kobling at sige høje hvinende lyde og jeg konstaterede straks at udrykkerlejet (kulsikven) måtte være gået sig en tur. Jeg fik den puttet i 3. gear og vi "tøffede" hjem mod hotellet og nåede det lige akkurat, så ville den bare ikke mere og man kunne slet ikke bruge koblingspedalen.

SOS International, er en fantastisk hjælper når uheldet er ude. Man har den simpelt hen via sin kaskoforsikring. Halvanden time efter kontakt med SOS i Danmark, kom der et fejblad og afhentede vores MGA til fragt mod Danmark. Det var sidste aften i Italien og næste dag skulle vi alle mod Østrig (igen små 400 km). Der blev så ringet til os fra SOS som spurgte os om hvordan den videre tur var planlagt eller om vi ville hjem med det samme, men vi forklarede at vi havde en køretur til Bad Goiseren i Østrig hvor vi skulle være





Hele "familien" samlet

tre dage og så med autotoget hjem. Jamen det var jo nemt sagde de, i morgen inden kl 10.00 kommer der et erstatningskøretøj som I kører videre i og afleverer når I er kommet hjem på Langesvej i Hillerød. Sikke en service.

Kl. 09.10 ankom der simpelthen en næsten ny sort Mazda CX5 Automatic fra Rosenheim i Tyskland og vi skulle blot pakke vores ting i det der kæmpe "lagerrum" af et bagagerum sådan en japser har, og køre til nærmeste togstation og sætte driveren af.

Vi kørte så mod Bad Goiseren i Østrig og kørte en lille omvej til vores gamle skisportssted Wagrain og mindedes de mange skiferier vi har haft der. Bad Goiseren er sikkert rigtig flot i solskinsvej, men det regnede næsten hele tiden og så det jo godt med en lukket bil, med masser af plads.

Vi opholdt os 3 dage der og nåede at bese saltminerne (stor oplevelse) og naturen i de flotte høje bjerge.

Så gik turen atter nordpå. Via Salzburg kørte vi til München, hvorfra Autotoget skulle afgang mandag aften den 7/9. Desværre var toget ca. 3 timer forsinket, så vi ankom noget senere end beregnet til Altona, men tidsnok til at vi kunne køre mod Hillerød, læsse af på vores adresse og køre til Eurocar og aflevere vores japanske sorte "kampvogn".

Vi var nu ikke den eneste bil der blev hjulpet hjem. Også en Morgan og en Triumph P250 måtte på feje-

blad til opsamling i Holland og hjemtransport med SOS' hjælp.

Den 23/9. ankom vores "meget meget beskidte" MGA med en Hollandsk autotransporter og efter et par dage vaskede jeg MG'en. Så blev motor og gearkasse hevet ud og skilt.



Vor "japanske kampvogn"



På fejeblad og på vej til Holland



Næste 100% udnyttelse af kulsikven



Nu er bilen så kommet hjem fra maler og er klar til montering når det bliver forår



## Biler der fulgtes med sporvognene

Tekst: Søren Palsbo  
Foto: Torben Liebst

Det var smukt solskinsvejr i hovedstaden 1. maj 1966, og det var der mange, som var glade for.

1. maj var dengang som i dag fagbevægelsens festdag med røde faner, taler og svale øller i Fælledparken. Det var også dagen, som var gamle Tivolis sæsonpremiere. Og så var det dagen, hvor Københavns Sporveje skiftede fra vinterkøreplan til sommerkøreplan.

Køreplansskiftet blev der normalt ikke gjort stort væsen af, men overgangen til sommerkøreplanen 1966 – i 2016 for 50 år siden – var samtidig afskeden med hovedstadens ældste sporvogne og sporvognslinje 9, som blev til to buslinjer: 9 og 18. Med omstillingen af sporvognslinje 9 til busdrift var nettet af sporvognslinjer efterhånden blevet så stormasket, at sporvejene kunne undvære

de ældste vogne fra begyndelsen af 1900-tallet. De kørte stadig i bedste velgående, men var naturligvis blevet forældede. Hvis busser kunne blive lige så gamle som sporvogne, ville det svare til, at man endnu i 1966 kørte med busser udstyret med massive gummiringe og en tilsvarende komfort – eller mangel på samme.

Afskeden med de veltjente "hovedtypevogne" blev markeret med en sporvognskavalkade ad en del af linje 9's rute fra Østerbro via Nørrebro til Frederiksberg. Kavalkaden af gamle sporvogne var anført af den bevarede toetages Frederiksberg-sporvogn nr. 50 efterfulgt af et større antal gamle sporvogne med skilte fra de tilbageværende sporvognslinjer – og den netop heden-gangne linje 9.

Det var i øvrigt ved den lejlighed, at souvenir-jagten på gamle sporvognsskilte for første gang foregik åbenlyst. Ved ankomsten til Frederiksberg rådhusplads var de fleste gamle sporvogne "lettet" for både linjeskilte og destinationsskilte.

På hosstående billede optaget 1. maj 1966 på Jagtvej ved Taksigelseskirken var skiltene endnu i behold. Sporvognskavalkaden var genstand for stor interesse fra offentligheden, sådan som det også var tilfældet med de følgende års afskedskavalkader arrangeret af sporvejene. I selskab med de gamle sporvogne ses datidens dejlige biler. Først og fremmest Folkevogne, som var mange danske familiers første bil, da stigende velfærd bragte den slags drømme inden for rækkevidde. Men også Renault Dauphine, Fiat



600, Ford Cortina og Ford Consul 315 (med den skrå bagrude) præger gadebilledet.

De nævnte og andre hverdagsbiler - men naturligvis også pjatte- og prestige-biler - indbydes igen i 2016 til veteran- og vintagetræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm under overskriften "Biler der fulgtes med sporvognene". Arrangementet finder sted lørdag 30. juli. Yngste aldersgrænse for deltagende motorkøretøjer er 1972, da den sidste gamle sporvognsline blev omstillet til busdrift. Også to- og trehjulede motorkøretøjer fra dengang er velkomne.

Deltagelse forudsætter tilmelding til Sporvejsmuseets pressesekretær Søren Palsbo på e-mail adresse: presse360@gmail.com eller telefon 60 83 62 34. De 48 deltagernumre, det trykte program for dagen med mere tilsendes efter først-til-mølle-princippet.

Flere af sporvognene, der var med i afskedskavalkaden 1. maj 1966, blev i øvrigt efterfølgende museumsvogne. Motorvogn nr. 261, der var næst-nærmest fotografen, da han "skød", var en af dem. Først overlevede den i nogle år som værkstedsvogn i Nørrebro Remise og blev så købt af en privat og opstillet ved Politiets Ungdomsklubber på Tycho Brahes Allé på Amager. Derfra blev den overtaget i 1977 af foreningen bag Sporvejsmuseet – Sporvejshistorisk Selskab. Den havde da stået udendørs i en kortere årrække, men var heldigvis stadig i god stand. Det var i øvrigt ret usædvanligt, at sporvejene solgte den gamle sporvogn med undervogn og motorer, men jo rigtig fint, når den endte på det kørende sporvejsmuseum. Vognen er pt. under restaurering på Sporvejsmuseet.

Billedet indgår i Sporvejsmuseets udstilling 2016, der blandt meget andet handler om afskeden med de ældste sporvogne. Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm ligger ved Jystrup omtrent midt mellem Roskilde og Ringsted. Der kan læses mere om Sporvejsmuseet på hjemmesiden [www.sporvejsmuseet.dk](http://www.sporvejsmuseet.dk)



## Efterlysning

For snart mange år siden fik jeg på stumpemarkedet i Herning øje på en modelbil, som fangede min interesse. Både bilen og den granitklump, som den sad på, var meget tung og helt sort, og det var kun lige muligt at læse en påskrift lydende "Roland Garros". Der havde lige været tennistransmission i TV fra Frankrig – netop fra tennisbanen "Roland Garros" – så sælger og jeg antog, at det måske var en præmie fra en sådan begivenhed. Der blev forlangt kr. 1.000,- så jeg veg tilbage fra at købe. Et halvt år senere var den ikke solgt, og da jeg efter endnu et halvt år genfandt den samme sted, tænkte jeg, at nu var sælger moden og tiden inde til en handel. Jeg fik så byttet med manden med et emaljeskilt og indledte for øvrigt et venskab, som førte mange andre byttehandlere med sig.

Da jeg havde hjembragt byttet, begyndte jeg at pudse på det, og det viste sig så, at såvel bilen som skiltet med påskriften var af sterling-sølv.

Skiltet bar følgende tekst:

Glaserit-Edition 1985  
Bugatti Typ "Roland Garros"  
5/20

På det tidspunkt vidste jeg ikke ret meget om Bugatti, men jeg har siden fundet ud af, at denne Bugatti med den officielle betegnelse, type 18, fra 1913 er opkaldt efter Ettore Bugattis nære ven, Roland Garros, som var aviator (nærmest Frankrigs Ellehammer). Billede 2 viser forbilledet for modellen. Læg mærke til kædetrækket.

Jeg har selv spurgt i Glasurit – et stort autolakfirma. Det lykkedes ikke at finde frem til nogen, som vidste noget som helst om modellen.

Nu er det så mit spørgsmål lyder: Er der nogen, som kan fortælle mig historien bag denne model?

Kaj Berg Andersen  
(medlem nr. 29)  
[alabur@stofanet.dk](mailto:alabur@stofanet.dk)







## Harry Rasmussen

...et ufuldendt portræt

Af Jens Møller Nicolaisen  
Fotos og penselstrøg fra  
Kurt Hass Rasmussen

Når mennesker dør efter et langt liv, er der altid sat et aftryk; noget, der er tilbage. Meget udviskes med tiden, og det bliver efterhånden svært at tegne et portræt af personen.

Også i dette tilfælde er der mange løse ender, men også noget helt konkret. Harry Rasmussen var både motormand og glad for at fotografere, og han har efterladt sig en masse spændende billeder! De fortæller både motorhistorie, og om et godt liv, der er blevet nydt og levet fuldt ud. Til mange af billederne mangler der oplysninger om personer, begivenheder, tider og steder, hvilket måske kan være en smule frustrerende for en seriøs forsker i motorhistorie. Men det er jo i virkeligheden en detalje. Der er stadig masser af information og liv i billederne.

Hele materialet kommer fra Kurt Hass Rasmussen, Harrys søn, som en dag havde det hele med på en tur til DVKs bibliotek i Nærum. Et gammelt album og en kasse med ialt flere hundrede billeder. Som sin far interesserer Kurt sig også for DKW, en interesse der dog først er kommet efter Harrys død i 1992. Der er selvfølgelig mange spørgsmål, der ville have været sjove at få stillet, før det var for sent. Men de oplysninger der er, havde Kurt samlet sammen i et tekstdokument.



Harry ses her til venstre på billedet som må være fra autoværkstedet på Vesterbro. På bagsiden er håndskrevet information: Billedet er taget den 15/2-1926, og der repareres på Dybensdals Adlervogn, A1306. Manden foran bilen hedder Arding - og i højre side ses en lille vogn, K1711, af ukendt fabrikat.

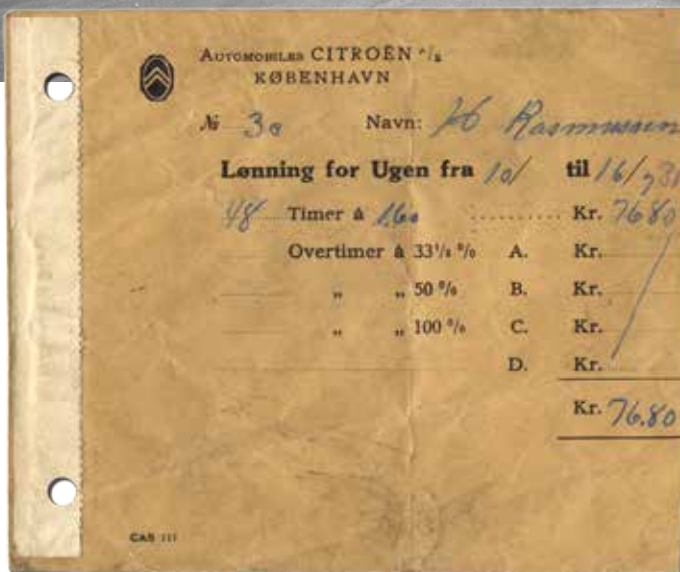


En meget ung Harry i sin fars Ford T. Billedet er taget ved familiens sommerhus på Ellebjergvej i Valby.

Harry med sin DKW F5 årgang 1936, fotograferet hos ASRA på Nørrebrogade sidst i 30'erne. Bemærk gavlreklamen og sporgognene i baggrunden.



Et unikt foto: Værkstedpersonalet på Citroënfabrikken ved den store samlehal og porten ud til Scandiagade. Harry Rasmussen ses over den røde prik. Til højre ses ledelsen, med direktør Faramond ved bilens forhjul - yderst til højre er det Jens Kragholm, der bl.a. havde generalagentur for Citroën i tiden før 1924, hvor Citroën etablerede sin danske filial. Bilen er en C6 lastbil, eller rettere et dansksamlet chassis, og den model fremkom omkring 1932-33. Der flages med både trikoloren og dannebrog, så billedet må være taget ved Citroëns 10-års jubilæum i Danmark, 30/9 1934.



Harrys lønningspose - en 48-timers arbejdsuge kunne indbringe 76,80 kr. i 1931.

### Harry Rasmussen

Han blev født i Kolding i 1907, og var tidligt interesseret i mekanik og biler. Omkring 1923 kom han i lære som mekaniker på Vesterbro i København, og efter endt læretid blev han ansat hos Citroën i Sydhavnsgade. Her må han have været i nogle år - lønningsposen er fra 1931 - og timelønnen 1,60 kr. Men blandt billederne var også et fint pressefoto, med alle medarbejderne sammen med ledelsen fra Citroëns danske samlefabrik. Det må kraftigt antages at være fra 1934.

### Motorcykelløb

Omkring 1928 begyndte Harry at køre motorcykelløb. Han blev medlem af Amager Motor Klub og havde flere motorcykler, blandt andet DKW og en AJS. Han klarede sig godt på motorbanerne, hvilket adskillige sølvplaketter og en fin Shell-pokal vidner om; bl.a. vandt han Amager Motor Klubs bakkeløb den 5. juni 1932. Interessen for motorsport på motorcykler har han sikkert allerede på dette tidspunkt delt med den kendte kører Arne Larsen, der også kørte DKW. Han figurerer sik-

kert også på flere af billederne, men det kan jo være meget svært at se hvem der er hvem i farten.

Desværre satte en brækket arm i 1932 en stopper for Harrys motorsportskarriere. Han købte sig en lille og meget sportslig Renault, som vi straks vender tilbage til.

Efter billederne at dømme fortsatte Harry dog også med at køre turistkørsel på motorcyklerne.





DKW

Chater-Lea ohc



AJS



Arne Larsen i midten







AJS



Et lille udvalg af Harrys motorcykelbilleder. De fleste desværre uden oplysninger om tid og sted, men de giver om ikke andet et godt indtryk af livet med motorcykler omkring 1930, med både sjov og alvor. K27-271 går igen på mange af billederne; det er Harrys AJS, både med og uden sidevogn. Den må være indregistreret i 1930 eller senere. Men der ses også DKW og noget så eksotisk som en Chater-Lea med overliggende knastaksel fra omkring 1926-27.

Tur-billederne er antagelig fra Amager Motorklubs arrangementer. Bemærk sølvplaketterne på forskærmen af AJS'en herover - den unge dame er i øvrigt uidentificeret.





### Den lille Renault

Omkring 1932 købte Harry en lille rød Renault sportsvogn, en 6CV (formentlig type KJ). En fiks lille bil, der blev brugt nogle år, indtil han i efteråret 1934 solgte den til forfatteren Jens Kruuse for 400 kr.

Forinden havde Harry malet bilen gul og, som man kan se på det ene billede, tilføjet et pyntekølergitter.

Jens Kruuse benyttede bilen til en tur til Paris, en tur som skulle blive temmelig strabadserende med bl.a. brand i bilen, afrevne skærme og tabet af både en lydpotte og et baghjul! Turen blev beskrevet i Kruuses novelle "Man klarer sig" fra samlingen "Min hat sidder skævt", og er desuden gengivet i "Bilbogen 1969" udgivet af DAF. Den historie kan vi vende tilbage til en anden

gang, men det skal da lige nævnes at Kruuse solgte bilen straks efter hjemkomsten til København (for 450 kr.).

Ifølge Jens Kruuse havde bilen tidligere tilhørt en "kendt væddeløbskører" – og det kan næsten kun være Søren Severinsen, der var ansat som inspektør hos den danske Renault-importør, H.C. Christiansen A/S. Severinsen vandt en klassesejr med bilen ved det berømte Glostrup Grand Prix i september 1925, hvor den i øvrigt havde kælenavnet "Brandbilen" på grund af den røde farve.

Før Kruuse skal bilen også på et tidspunkt have været ejet af Kai L. Otting, med registreringsnummer K5403. Hvor den senere blev af ved nok ingen...

**Smarte unge mennesker med sportsvogn!** Mon ikke de unge damer på det øverste foto repræsenterer den seneste mode i badetøj. Harry ser mere afslappet ud – og har for en sikkerheds skyld sine motorcykelstøvler på!

På de sidste billeder af bilen er den blevet gul, måske med en kontrasterende farve på hjulnav, fælgkanter og skærme. Man kan også se Harrys "kølergitter" og nummerpladen: K8237. Sådan så den ud da Jens Kruuse købte den.



### Tiden hos ASRA

Omkring 1934-35 eller måske tidligere(?) blev Harry ansat hos ASRA på Nørrebrogade i København. ASRA var oprindeligt importør af DKW og blev grundlagt så tidligt som i 1919 af Jørgen Skaft Rasmussen (AktieSelskabet Rasmussen). I 1934 overgik importen til Bohnstedt Petersen i Sundkrogsgade på Østerbo, men ASRA vedblev med at være autoriseret som hovedforhandler af DKW i Storkøbenhavn.

Hos ASRA kom Harry bl.a. til at arbejde sammen med Arne Larsen.

Harry var flere gange på værkstedsskole hos Auto-Union i Chemnitz i Tyskland.



Denne F1 var den første DKW i en længere række, der alle fik registreringsnummeret K3838. Den søde pige ved rattet er ukendt. Måske har der også været en længere række af dem?



Foto fra én af turene sammen med Arne Larsen til værkstedsskolen hos Auto-Union i Chemnitz. En lille pause på den store og meget lange autobane. Bilen er Harrys F4 (eller F5?). På reservehjulsovertrækket står ASRA Dänemark, og ovenover kan man langs kalechen ane de mange sølvplaketter fra motorcykelløbene.

De øvrige afbildede relikvier vidner om at der var orden i sagerne hos Auto-Union. På postkortet fra undervisningslokalet på værkstedsskolen hænger et billede af Hitler på væggen...







**Billeder fra tiden hos ASRA.**

Øverst er Harry kommet op i sidevognen hos Arne Larsen. Den imponerende motorcykel er en 2-cylindret, vandkølet DKW ZW 600 Super Sport. I baggrunden holder en fin lille F1, men det er ikke Harrys.

Biler til reparation. Til venstre ses en yderst sjælden F7, 4-dørs model.

Nederst til venstre er det fra venstre Harry og Gunnar, en mekaniker som Harry senere kom til at arbejde sammen med, og i midten af billedet Arne Larsen igen.

Herunder endnu et par stemningsfulde fotos fra værkstedet hos ASRA.





Endnu et foto af Harrys første DKW (F1). Til højre ses han med den næste, en DKW F2, der ser ud til at være underkastet en omgang udvidet service! Med i billedet er mekaniker Willy Olson, der senere kom til Bohnstedt Petersen i Sundkrogsgade. Derunder endnu et foto af F2'eren; det ser ud til at være taget ved et orienteringsløb.



Hvornår Harry fik den cremehvide F4 (eller F5) vides ikke. Den skulle være af årgang 1936, og den er jo med på billederne fra 1938, hvor den altså højst har været to år gammel. Harry beholdt den helt til 1959 og det fine nummer K3838 røg selvfølgelig da den blev solgt. Efter billederne at dømme er den blevet istandsat et par gange.

Afløseren blev en DKW F91 Universal på papegøjeplader. Den er der ingen billeder af, men senere fik den sideruder i, og kom på sorte plader KD22.583.

Ialt blev det til 7 DKW/Auto Union i træk: F1, F2, F4/F5, F91, F93 (AU1000), F11 og F102 - den sidste fra 1964.







Harry var hos ASRA indtil omkring 1940-41, hvor han flyttede til Thisted og boede til krigens afslutning.

#### Eget DKW-værksted

I 1945 startede Harry sit eget værksted sammen med to mekanikere, Gunnar og Alf, på Roskildevej 162. Omkring 1952 blev deres lejemål opsagt, hvorefter de flyttede til Valby Langgade 223. Kurt husker tydeligt dette værksted, hvor han kom som barn og fulgte mekanikernes arbejde på bilerne. Desværre er der ikke så mange billeder herfra, bortset fra nogle få 24x36-lysbilleder.

Efter nogle år stoppede Alf; han fik lyst til at prøve noget andet, og så var der kun Harry og Gunnar tilbage. I starten af 60'erne brækkede Gunnar det ene ben, og kom sig desværre ikke helt igen. Værkstedet kunne ikke rigtig fungere med kun halvanden medarbejder, så omkring 1966 blev det solgt til O. Traulsen i Valby, der dengang solgte Renault. Harry fortsatte på værkstedet indtil han gik på pension i 1972.



Øverst: Gunnar, Alf og Harry på Roskildevej.

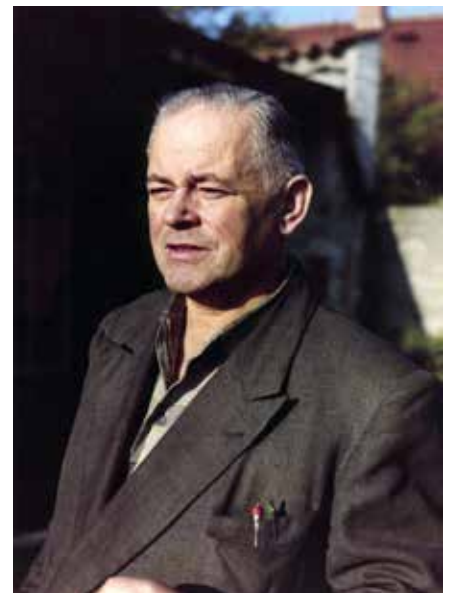
Auto Union 1000, årgang 1959, hvor DKW-navnet forsvandt. Harry købte bilen i 1964.

Nederst to farvebilleder fra Valby Langgade. Det er Gunnar ved hjælmen på den gule DKW F91.





På tur med F5, sikkert i 1938 eller 1939. Harry ses yderst til højre og det kan med stor sandsynlighed fastslås hvor billedet er taget.



Harry Rasmussen - foto fra slutningen af 60'erne.



En ikke atypisk feriebil i 50'erne...

## Sommerferie i Tyskland

Kurt skriver: I sommerferien 1954 gik turen Hartzten, hvor vi camperede – vi havde en god tur til Goslar Bad Hartzburg. På vejen hjem skulle vi have benzin på og vi kørte ind på en tankstation. Min far fortalte på tysk at der skulle olie i benzinen til tankpasseren. Efter at der var tanket og betalt kørte vi videre. Jeg kan ikke huske hvor langt vi nåede, men pludselig satte motoren sig

Min far prøvede derefter at hælde lidt olie i tanken, men der skete ingenting. Vi måtte have fat på vejhjul og bilen blev trukket til Hil-

desheim på et DKW-værksted. På værkstedet skilte de motoren ad og det viste sig at krumtappen var knækket (DKW F5 1936). Da det var umuligt at skaffe en anden krumtap foreslog de at de ville svejse den gamle krumtap. Det lykkedes!

I den tid bilen var på værksted boede vi privat hos en mekaniker der arbejdede på værkstedet. Vi boede på loftet i hans hus, da hans hustru ikke syntes at vi skulle sove udenfor i telt i deres have. Bilen var repareret efter en lille uges tid og så kunne vi køre hjemad igen.





# PH

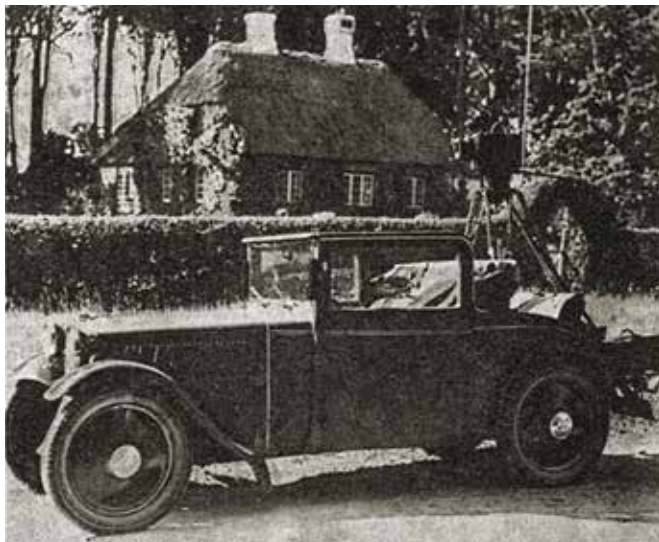
## En stor dansker i en lille DKW

Boganmeldelse af Erich Karsholt

48 år efter Poul Henningsens død er et velvalgt udvalg af essays og artikler fra hans hånd genudgivet. Bogens titel er "Gennem gyngende landskaber" og den indeholder bl.a. en lang række rejseskildringer foretaget i "Prutsofie" - PH's elskede DKW, der således også får nogle ord med på vejen.

Normalt anmeldes kun bøger i dette blad, hvis bilen er omdrejningspunktet. Det er ikke tilfældet her. Poul Henningsen (1894-1967) var et multitalent, han designede tidligt PH-lampen, der som et af de første steder i 1926 kom op at hænge i automobilbranchens udstillingshal, Forum. Men han var meget andet og mere end PH-lampens fader. Det viser de mange essays og artikler skrevet i perioden 1925-1967.

Foruden arkitektur og design var PH i sin samtid en særdeles kontroversiel kulturpersonlighed, der havde holdninger til alt, herunder arkitektur, mad, design, erotik, ligestilling m.m. Set fra et bilhistorisk perspektiv indeholder samlingen mange rejsebeskrivelser, hvor han fortæller om oplevelser med "Prutsofie" - og heldigvis også de steder han besøgte, ofte forsinket som følge af uforudsete stop med bilen.



PHs første "Prutsofie" - en DKW F1. Her med kamera på, under optagelserne til Danmarksfilmen.

Til højre er en annonce fra Mandens Blad Avertering, februar 1936, hvor Poul Henningsen udtalte, at han aldrig vil køre andet end DKW. Han havde i hvert fald fem, og kørte aldrig i andet. Længst til højre (på næste side) skulle det være "Prutsofie 2".

Vi hører gerne fra læsere, der ved mere...



Det er utroligt hvad PH nåede at få fra hånden. Og i en bil måtte det gerne gå hurtigt. Som han skrev i en kronik: "Roskilde Landevej er i virkeligheden smuk, i hvert fald på udturen af en rejse. Allerede ved Damhussøen er byen helt og holdent slut, vejen ligger tørt og fin, og vognens to små cylindre kommer op på den diskrete tone mellem 70 og 80 kilometer." Så overhales han af en politibil, PH kørte for hurtigt og måtte indkassere en fartbøde. Sikkert ikke den sidste, han elskede at køre stærkt. I 1957 skrev PH: "Begrebet 'Fartdjævelen' er et påhit af Nordens impotente færdselsvictorianere. Drømmen om at bevæge sig hurtigst muligt er uløseligt forbundet med menneskets natur."

Han havde sine egne meninger. Altid velargumenterende og ofte på tværs af den almene mening i sin samtid. For PH lå "skønheden i samspelet mellem natur og menneske" - han anså Naturfredningsforeningen som en henkogningsforening. Som arkitekt mente han at "En benzintank skal ligne en benzintank og ikke et græsk tempel" som kritik af 1930'ernes stilarkitektur med genbrug af antikkens søjler.

I begyndelsen af 1930'erne fik han til opgave at skå-

SPORTSMANDEN      ARKITEKTEN      FORRETNINGSMANDEN

Willy Falk Hansen, Danmarks hurtigste Sprinter, har valgt DKW og kører med den overalt i Europa.

Danmarks skrappeste Kritiker, Arkitekt Poul Henningsen, udtaler: 'Jeg vil aldrig køre andet end DKW.'

En af Kolumbus' højeste Mænd, Direktør Erik C. Eberlin, udtaler: 'Det er forhåbende så godt, jeg sidder i min ny DKW, og hvor let og hurtigt den manøvrerer selv i den stærkeste Færdsløst.'

**DKW**  
AUTO UNION

**DKW**  
DET LILLE VIDUNDER  
Endelig den helt ideelle Vogn, forhjulsdreven og akridrækker, Cabr. Limousine eller lukket Sedan med rigelig Plads til 4 Personer, Skat 80 Kr. - 100 km. paa 6 Liter Benzin. Fønomænal Accelerationsevne. Uafhængig Af-fjedring paa alle 4 Hjul. Ring til Centr. 5552 og afal gratis Demonstration.

**SUPER SERVICE**

Dr. Tværgade 4      Central 5552

NORDENS STØRSTE OG MEST MODERNE SERVICE KOMPLEKS

be en Danmarksfilm for Udenrigsministeriet. En stor del af filmen blev optaget med et kamera monteret bag på hans DKW. Filmen blev efter sin premiere udskældt fordi den viste det moderne Danmark, ikke den illusion man ønskede at vise verden. Filmen blev groft censuret, men blev i 1960'erne fundet frem og rost af en ny generation, der så filmen som Danmarks første rigtige dokumentarfilm.

### Hvorfor DKW?

Poul Henningsens første bil var en DKW Cabriocoach fra 1931. I bogen fortæller han om valget af bilmærke: "Jeg købte som en af de første en DKW. På arkitekt Hans Hansens anbefaling for resten. Hvor var det dog en smuk, hensigtsmæssig og demokratisk vogn i forhold til nr. 5, som jeg lige har fået i opbollet blik. Vist kan det gå baglæns. Det illustrerer bilindustrien bedre end nogen anden." Det var i 1952, og en henvisning til datidens "Dollargrinstil" som PH bestemt ikke var begejstret for.

Når han talte om DKW'en som en "demokratisk vogn" var det ud fra et ønske om, at de gode ting i livet blev udbredt til folk i almindelighed, og ikke blot var reserveret til de få. Det var bilen stadig i 1930'erne, men DKW'en var en af de første reelle folkebiler, enkel og funktionel og med en pris, der muliggjorde at flere kunne få glæde af bilen. Bilmærket tiltalte PH så meget, at han reklamerede for bilmærket i annoncer fra Super Service, der var hans faste leverandør.



Super Service A/S byggede i 1933 Automobilpalæet i Dr. Tværgade 4 (hvor bygningen i dag er P-hus), en moderne funktionel bygning. DKW var jo - selvom grundlagt af Jørgen Skaft-Rasmussen - tysk, og i nabolandet mod syd blæste i 1930'erne som bekendt nogle mørke vinde, som bestemt ikke var PH's kop the. Han tog tidligt stilling mod nazismen og måtte under besættelsen flygte til Sverige. Alligevel skrev han i 1943: "Jeg har aldrig hadet tyskerne og elsket danskerne. Jeg hader nazismen og reaktionen og elsker friheden og fremskridtet, og jeg vil arbejde mod det land og det menneske, som er reaktionært eller nazist - og for det land, som kæmper for frihed og fremskridt - ganske uanset, om det er mit fædreland eller ej." Det fortæller utrolig meget om PH's menneskesyn. Og giver vel også forklaringen på, hvorfor han ikke havde problemer med at anbefale DKW.

I en rejsebeskrivelse til Paris i 1959 roser han Frankrig for at motorisere sit folk. "Et land uden snobberi for den sidste model, uden det tåbelige pral med bilmærket som præger USA." Her bruges Citroën som et godt eksempel, som med en grundig udvikling af levedygtige modeller giver nationale besparelser: "De gamle vogne kører i vid udstrækning endnu, ungdommen fylder landevejene i pressede citroner, der er også adskillige i gang af de fine Citroën'er, mens resten af befolkningen nogenlunde fra vuggen til graven ruller rundt på beskedne Velo-Solex-knallerter."

### Bilrejser i Europa

Bilen kørte PH tværs gennem Danmark og ud i Europa. Hans rejsebeskrivelser hører til blandt bogen bedste essays. En tur til Venedig i 1935 begynder med omtale af bilen: "Vejen trækker villigt sit hvide betontæppe bort under os mod nord, og der sker ikke det mindste, før vi når Køge, så lyder det som en le på en slibesten, mistilliden lyser ud af passageren, og ens egne forbandelser må holdes mellem tænderne, for jeg kan se på ham, at han tænkte nok - med sådan en smule vogn!" Det viser sig at motoren ikke var skruet ordentlig fast efter en hovedreparation kort før rejsen, men også det klares og hurtigt går turen videre sydover. Senere på turen blev det til udfordringer med bjergkørsel, da tre kilometer med 23 procents stigning skulle besejres. Køleren gik i kog for hver 200 meter, to liter Chianti måtte hældes på køleren. Men op kommer bilen, og mens man nød udsigten summede tusinder af bier omkring kølerens afbrændte rødvind.

Selv efter besættelsen var der udfordringer. Som en tur i 1950 til Paris, igen i DKW med en fornuftig pakke reservedele og det fornødne værktøj. Alligevel blev det til mange ophold undervejs som følge af tekniske problemer. Til sidst kørtes på én cylinder og 25 km i timen, indtil køreturen blev opgivet, og den sidste del af turen foregik med tog. Så bogen er ikke blot kulturhistorie, men også bilhistorie, med erindring om, at datidens bilrejser ned gennem Europa trods alt var noget andet end dagens autobahn-racerløb.





**PH i 1932, med den karakteristiske smøg i mundvigen, bag rattet i sin første DKW. På bagsædet to af hans venner, maleren Svend Johansen (1890-1970) og forfatteren Otto Gelsted (1888-1968).**

Andre steder glemmer man, at PH skrev sine betragtninger for 50-75 år siden. Efter at have kørt 5.000 km kommer han efter en Europarejse tilbage til Danmark: "Her fiser cyklister i fuld galop tværs over hovedvejen uden at se sig det ringeste om." Det var i 1952, men kunne vel også have været i går!

Når man læser bogen får man gang på gang bekræftet, at PH var en dansker forud for sin tid, ikke fordi han havde ret i alt, men hans meningers mod og argumentation var forbilledlig. Han lå ikke under for den offentlige mening og udleverede også gerne sig selv. PH kom hele vejen rundt. Og en del af tiden i DKW. Det fortæller bogen også, men den bør trods alt først og fremmest erhverves, hvis man ønsker et både kritisk og elskeligt syn på den tid PH levede i. Bilen skal trods alt ses i den samtid, den er en del af.

Det gjorde PH - blandt så meget andet.



**Poul Henningsen: Gennem gyngende landskaber. Rejser, kunst og mennesker - personlige essays 1925-67. Udgivet og redigeret af Hans Hertel. 344 sider. Gyldendal 2015.**

Danmarks skrappeste Kritiker kører **DKW** og køber den i **SUPER SERVICE**




En forelsket Mands Ord: Jeg vil aldrig køre andet end D.K.W.

*Poul Henningsen*

Gør som Arkitekt Poul Henningsen: kør D.K.W. og køb den i A/S Super Service — autoriseret Special-Værksted for D. K. W., hvor De faar den bedste Service.

Det lille Vidunder

**DKW**

Endelig den helt ideelle Vogn, Cabr. Limousine eller lukket Sedan med rigelig Plads til 4 Personer, Skat 80 Kr. 100 km paa 6 Liter Benzin. Fænomenal Accelerationsevne. Uafhængig Af-sjædring paa alle 4 Hjul.

**SUPER SERVICE**

Autoriseret Special-Service-Værksted for alle Auto-Unionsens Mærker  
Dr. Tværgade 4 Central 5552

**NORDENS STØRSTE OG MEST MODERNE SERVICE KOMPLEKS**

Endnu én af flere annoncer, hvor PH reklamerede for DKW. Den er fra Politiken, den 12. november 1935.



## Mere PHrutsofie

Af Jens Møller Nicolaisen

I forbindelse med Erichs anmeldelse af den nye PH-bog, var det lidt svært med billedmaterialet. Jeg besluttede mig derfor for at prøve om det ikke skulle være muligt at skaffe nogle billeder af PHs biler, selvfølgelig gerne nogle med PH selv på. Der var ikke noget at finde på billedbureau'erne, så i stedet ringede jeg til Hans Hertel, som foruden at have udgivet den anmeldte bog også har skrevet en stor PH-biografi, der udkom i 2012 (og som også er højest anbefalelsesværdig, hvis man interesserer sig for PH).

Hans Hertel var så venlig at sætte mig i kontakt med Peter Johan-

sen, som foruden at være søn af PHs nærmeste ven, maleren Svend Johansen (der ses i Prutsofie på forrige side) også har været gift med Inger Henningsens datter Tove. Inger Henningsen var gift med PH, men havde Tove fra et tidligere ægteskab. Kompliceret? Ja – sådan er verden; her kan vi nøjes med at konstatere at Peter Johansen er så tæt på at være i familie med PH, som man nu kan være det uden at være det!

Vi fik en meget hyggelig snak i telefonen, og der gik ikke lang tid før jeg på mail modtog de fleste af billederne, som er brugt her i bladet!

I øvrigt er det ikke mange uger siden jeg på DVK-biblioteket i Nærum havde en snak med Niels Jonassen, hvor vi i fællesskab spekulerede over PHs DKW'er, og hvad der mon blev af dem. Niels kunne huske én, en lyseblå åben F91, som han ofte så i trafik med PH ved rattet.

Dette nævnte jeg vist ikke, da jeg snakkede med Peter Johansen. Men vi snakkede da lidt om PHs biler og jeg fik en mailadresse til en mand i Sverige. Og sådan kom det for dagen, at PHs sidste DKW, en lyseblå F91 cabriolet fra 1954, stadig eksisterer. Den ejes af Alf Pålsson, der bor i nærheden af Trelleborg i Skåne. Den er i temmelig dårlig stand; den gode Hr. Henningsen var ikke ligefrem typen, der pudsede bil hver lørdag. Alf er på nuværende tidspunkt i fuld gang med at restaurere bilen. Blandt andet er indtræk og sæder lavet, og den 3-cylindrede motor er renoveret. Alf har ikke sat dato på hvornår bilen vil være kørende igen, men det varer sikkert ikke mange år.

For at det ikke skal være løgn, så tikkede der endnu en mail ind, mens jeg snakkede med Alf Pålsson i telefonen. Den kom fra Peter Johansen - med et fint billede af den selv samme og i øvrigt meget smukke cabriolet!

Som nævnt var bilen PHs sidste Prutsofie; han havde den til sin død i 1967.

*Stor tak til Hans Hertel, Peter Johansen og Alf Pålsson for både fotos og værdifulde oplysninger!*



**DKW F91 blev produceret i perioden 1953-57 som sedan, kombi- og coupé. Dertil kommer de sjældne 2- og 4-personers cabrioletter, som blev bygget hos Karmann i kun 1550 eksemplarer.**

**På de næste sider ses PHs F91 i sin storhedstid og som bilen ser ud idag. Til de, der begræder at denne meget historiske bil ikke er i Danmark, er det bare at nævne, at når bilen igen bliver kørende, kan den være i København på under en time!**





Ved rattet sidder PH's kone Inger Henningsen. På "bagsædet" døtrene Grethe og Tove fra Ingers første ægteskab. På passagersædet en skole-lærer kollega til Tove og Grethe, som begge var musik-pædagoger uddannet med jazzen og det rytmiske som tyngdepunkt. De øvrige fotos viser bilen i omegnen af 50 år senere. Der skal arbejde til, men at bilen kan blive fin, er til at få øje på.







Sir Alec

**Issigonis**



# Fra Mini til Maxi – og historien bagved

Af Bo Ødegaard

I anledning af særudstillingen på Sommer's Automobile Museum i Nærum om den legendariske bilkonstruktør **Sir Alec Issigonis** præsenteres hans historie hermed for DVKS medlemmer.

## 1. del.

Nutildags bliver de fleste biler skabt som følge af markedsundersøgelser og definition af brugersegmenter, og kun efter et langt forløb der involverer marketingsfolk, revisorer, designere og ingeniører, samt – ikke mindst – bestyrelse og ledelse. Men for ikke så frygteligt mange år siden var nye biler ofte resultatet af få eller ligefrem enkelte personers visioner. En sådan person, som fik lejlighed til at sætte sine helt egne fodspor i bilhistorien, var Sir Alec Issigonis. I løbet af sit liv fik Issigonis lejlighed til at følge bilens udvikling fra primitiv, motoriseret vogn til strømnet og komfortabel hvermandseje.

## Smyrna

Vor historie tager sin begyndelse i byen Smyrna – eller Izmir som den hedder i dag – som er en havneby i det vestlige Tyrkiet ved det Ægæiske hav i Middelhavet. Byen blev grundlagt af grækerne i antikken som Mýr-rha, og den tilhørte i middelalderen det Byzantinske rige, inden den blev Johanniterordenens base. Johanniterridderne blev fordrevet i 1400-tallet og osmannerne (dem vi dag kender som tyrkere) tog kontrol over byen.

Byen havde en stor græsk befolkning, så da grækerne i 1832 brød fri af det osmanniske rige og stiftede den selvstændige nation Grækenland, var Smyrna græsk territorium selvom byen ligger på det tyrkiske fastland. Smyrna blomstrede op i løbet af 1800-tallet som europæisk havne-, handels- og industriby via sin placering som indgang til Den Nære Orient. Som følge af denne status

tiltrak byen driftige mennesker fra hele Europa, heriblandt den græske Issigonis-familie og den tyske Stengel/Prokopp-familie, som til sammen står bag denne artikels hovedperson.

Tyrkerne var ikke synderligt glade for at have græsk territorium på deres landjord, og da især ikke en driftig handels- og industriby. De havde dog ikke megen succes med at tilbageerobre byen, og efter første verdenskrig, tilfaldt byen med omegn Grækenland. Efter en ny krig mellem Grækenland og Tyrkiet tog Kemal Atatürks styrker imidlertid byen i 1922. I den forbindelse nedbrændte store dele af byen, og oven på dette blev samtlige græske indbyggere enten dræbt eller fordrevet og de fleste øvrige europæere flygtede.

Nutidens Izmir er stadig en central og vigtig havne- og handelsby, og byen trækker desuden opmærksomhed til sig på grund af de mange arkæologiske fund.

Men denne historie tager sin begyndelse, mens byen stadig blomstrede under græsk herredømme...

## Forældrene

Smyrna var som nævnt en smeltedigel af nationaliteter, takket være sin status som handelsby. Der var en stor andel af europæere, som drev handels- eller industrivirksomheder i byen. Disse europæere levede nok på stedet i mange generationer, men de giftede sig ikke med de lokale. I stedet blev der indgået alliancer på kryds og tværs af de europæiske tilflyttere.

Constantine (egentlig Konstantinos) Issigonis (1872-1923) var ud af en stor græsk familie. Takket være hans fars arbejde for englænderne havde familien opnået Britisk statsborgerskab. Issigonisfamilien ejede adskillige støberier og stålfabrikker, og Constantine og hans bror Miltis (egentlig Miltiades) drev fabrikken i Smyrna. Som halvvoksen var Constantine af sin far blevet sendt på skoleophold i England, og det cementerede den unge mands ambition om at blive en ægte englænder.

Hulda Issigonis (født Prokopp – 1884-1972) var ud af en tysk familie. Huldas farmor, Clara Stengel, havde grundlagt et bryggeri i Smyrna som aflægger af familieforetagendet hjemme i Tyskland. Da hendes mand døde ganske tidligt, rekvirerede hun en assistent hjemmefra. Og da denne mand, Herr Prokopp, viste sig både at være dygtig og tiltrækkende, giftede hun sig med ham og fik yderligere et barn – Huldas far. Hulda voksede således op i et større familienetværk af tyskere, hvor der ikke var den store forskel mellem at være søskende eller fætre/kusiner.

(Bonusinfo: Huldas søster Gertude var mormor til Bernd Pischetsrieder, som var direktør for BMW i perioden hvor de overtog resterne af Austin-Rover (tidl. British Leyland), og som senere blev chef i VAG-koncernen, hvor han bl.a. var manden bag Bugatti Veyron.)

Selvom ægteskaberne mellem europæerne i Smyrna nok var arrangerede i vid udstrækning, er der ingen grund til at tro andet end at Hulda og Constantine trivedes særdeles godt sammen – også selvom de kun fik et barn sammen; denne histories hovedperson.



Lille Alec med sin mor, Hulda Issigonis. Smyrna 1907.





"Mrs. Issy" i familiens Singer under rundrejsen i Europa

### Opvæksten, flugten og uddannelsen

Alexander Arnold Constantine Issigonis blev født den 18. november 1906. Han var britisk statsborger, søn af en græsk far og en tysk mor - født i en græsk by på den tyrkiske kyst!

Mr. & Mrs. Issigonis' lille Alec tilbragte sin barndom under relativt privilegerede forhold i selskab med sine mange fætre og kusiner i Smyrna farverige cocktail af nationaliteter og kulturer. Han fik en tidlig interesse for konstruktion i faderens families stålfabrik, og han blev til den dér lille dreng, som altid skal skille ting ad for at undersøge funktion og princip. Samtidig viste han også et stort talent for tegning, såvel frihåndstegning som teknisk tegning.

Da Smyrna faldt til tyrkerne i 1922, måtte familien imidlertid flygte. I kraft af deres britiske statsborgerskab blev de hjulpet til en flygtningelejr på Malta af de britiske styrker. Mens familien opholdt sig i flygtningelejren blev Constantine desværre syg. Så syg, at han blev ladet tilbage da familien rejste videre mod England. Han døde på Malta i 1923.

På grund af Constantines tidlige død måtte Hulda efter flugten starte sit nye liv i England som enlig mor. Heldigvis havde hun god støtte fra "søster" Hetty (Hedwig), som havde giftet sig med en englænder, og de to familier skulle holde sammen livet ud. Alec og hans mor slog sig ned i udkanten af London – i samme kvarter som den øvrige familie.

Hulda var en meget farverig personlighed; høj og ranglet, og med store, ivrigt gestikulerende hænder præcist som sin søn. Hun udøvede stor indflydelse over unge Alec, og de skulle forblive boende sammen resten af hendes dage.

Pengene var små, selvom de på et tidspunkt fik en ikke ubetydelig erstatning for de mistede besiddelser i Smyrna. Mor Hulda var dog - trods den relativt privilegerede baggrund - en ferm husmor, og hun skabte gode og trygge rammer for sin dreng. Unge Alec var kvik og videbegærlig, og det lå i kortene at han skulle være ingeniør. Han havde dog store problemer med især matematik; et fag som han senere skulle fremhæve som sin værste aversion og "dræber af kreativitet". Han dumpe de da også 3 gange i træk, før han opgav ambitionen om at blive civilingeniør og nøjedes med et diplom fra Battersea Polytechnic Institute.

***"All creative people hate mathematics. It's the most uncreative subject you can study".***

En del af den erstatning, de modtog, anvendte Hulda på en bil, som hun forærede sin håbefulde pølse. I denne splinternye Singer Saloon 1924, som fik navnet "Salome", kørte de to sammen Europa tyndt. Det var i denne bil at Alec opdagede glæden ved at køre bil, og det var også i den at Alec gjorde sig sine første erfaringer med motorsport, om end dette næppe skete med moderens velsignelse.

Selvom om Alec som ung var en stilfærdig og reserveret fyr, fik han dog hurtigt via skoler og motorløb skabt sig en stor og trofast vennekreds. Der var altid plads til gæster hos familien Issigonis, og vennerne nød den temperamentsfulde og sydeuropæiske stemning tilsat store armbevægelser og masser af tobaksrøg hos Alec og hans farverige moder.

### En hjemmelavet racerbil

Issigonis' interesse for biler, som blev vakt da den teknikinteresserede unge mand ankom til det bilrige Storbritannien i 1923, inkluderede også motorsport. Tidligt i 1925 meldte han sig ind i Junior Car Club og begyndte at deltage i deres arrangementer, som mestendels fandt sted på den legendariske Brooklands-bane.

Hans første forsøg som racerfører fandt sted i familiens Singer (formentlig uden hans moders viden!), og var ikke nogen succes. Da han endelig havde fået fart nok på familiebilens til at kunne overhale, var han nået til et sted på banen hvor der var overhalingsforbud. Debuten endte således med en diskvalifikation!

Da race i familiens Singer var udelukket, købte han sammen med sin fætter Gerald en Bleriot Whippet cyclecar (et fænomen fra bilens barndom, der nærmest kan karakteriseres som en 4-hjulet motorcykel). Med den kom Issigonis for alvor i gang med at eksperimentere med opfindelser og forbedringer. Bilens kom dog aldrig så langt, at den blev tilmeldt noget løb.

Da Issigonis var færdiguddannet, sparede han penge sammen. Og med sin altid hjælpsomme moders assistance anskaffede han en ny Austin Seven i 1928. Bilens blev kaldt "Diamond Ring", som anerkendelse af at moderen havde måttet sælge en af sine ringe for at kunne bidrage! De næste 10 år udviklede og modificerede Issigonis på denne og flere senere Austin Seven. Sine ideer afprøvede han selv på racerbanerne, og det var i disse år

op til Anden Verdenskrig at han for alvor fik lejlighed til at afprøve sine utallige ideer. Samtidig blev han en ferm amatørracerkører, som jævnligt fandt vej til podiet ved de stævner han deltog i.

En stor del af modifikationerne drejede som vægtbesparelse, og Issigonis strippede bilen for alt overflødigt og udskiftede flest muligt tilbageværende dele med aluminium. Men han arbejdede også med en mængde spændende forbedringer af motor, bremses og hjulophæng. Blandt andet var det på raceren at han for første gang gjorde erfaringer med gummi-afjedring, erfaringer som skulle komme ham til gode da han udviklede Hydrolastic afjedringen.

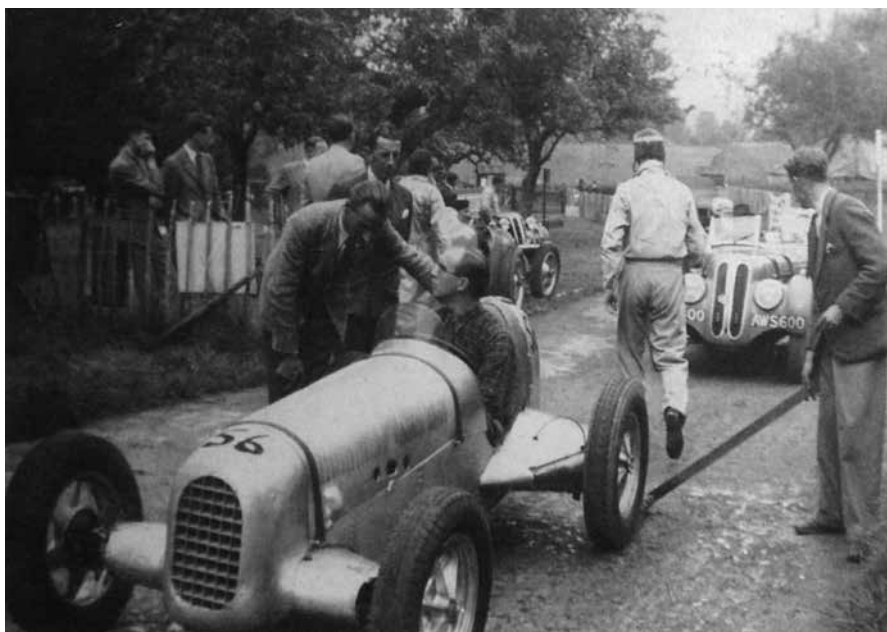
### Starten på karrieren

Efter sin uddannelse søgte Issigonis arbejde i datidens blomstrende bilindustri. Sit første arbejde fik han hos Gillett i perioden 1928-34. Edward Gillett's lille ingeniørfirma arbejdede med forskellige løsninger inden for transmissioner, og Issigonis fik ansvaret for både konstruktion og i en væsentlig udstrækning også salg af firmaets friløb – et system som blandt andre Rover anvendte.

Takket være det indtryk Issigonis havde gjort i sine forsøg på at sælge friløb til Humber, blev han tilbudt et job der. Hans læretid var hermed definitivt forbi, og han blev del af et designteam hos et af de store navne i bilindustrien. Hans ihærdighed og entusiasme gjorde, at han fik lov til at arbejde med udvikling af hjulophæng i ansættelsen, der varede fra 1934-36.

Issigonis gjorde sig vidt og bredt bemærket og blev i 1936 tilbudt et job hos Morris. Her mødte han sin højrehånd gennem de næste mange år, Jack Daniels. Sammen arbejdede de med hjulophæng, indtil Anden Verdenskrig udbrød og de måtte fokusere på militære køretøjer.

**Designstudier til projekt "Mosquito", der skulle ende med at blive Morris Minor.**



Øverst: Issigonis instruerer sin gode ven George Dowson, som sidder i deres fælles Austin Seven "Ulster" special. Bilen findes endnu – her i aktion på Goodwood i 2009.







En tidlig prototype af "Mosquito" – den senere Morris Minor.



En tidlig Morris Minor – kendes på den 2-delte kofanger.



Morris Minor solgte i store antal, både i Storbritannien og i udlandet. Derfor fik den lov at forblive i produktion meget længere end planlagt. Her er en Minor nr. 1.000.000 ved at rulle af transportbåndet.

### Morris Minor (1948-1972)

I krigens sidste år blev Issigonis og Jack Daniels bedt om at påbegynde arbejdet på en bil som kunne erstatte den aldrende Morris Eight, når krigen engang sluttede. "Project Mosquito" skulle blive lidt af et forhindringsløb; Lord Nuffield (William Morris) havde nok overdraget ansvaret for virksomhedens ledelse til en bestyrelse, men alligevel blandede han sig i de trufne beslutninger. Trods Lord Nuffields ganske personlige modvilje mod Issigonis og hans ideer foregik denne magtkamp dog i vid udstrækning hen over hovedet på vores hovedperson, som imidlertid måtte finde sig i at blive omtalt som "That foreign chap" og "Whathisnameis" af grundlæggeren selv!

Det var med dette projekt at Issigonis fandt sin rette arbejdsform: Han ville udarbejde en løs skitse i perspektiv på en af sine elskede Arc-light notesblokke, og Jack Daniels ville så omsætte hans 3-dimensionelle ideer til tekniske tegninger, som man kunne bygge efter.

Ambitionerne for Mosquito var høje: Issigonis ønskede at konstruere en bil som var elegant, rummelig, økonomisk og praktisk, og som samtidig skulle indeholde en mængde af de nye konstruktionsideer, som han havde arbejdet med siden studietiden. Ideerne var mange, og ikke alle skulle overleve til den færdige bil. Der blev vinket farvel til flere forskellige motorkonstruktioner, såsom en 4-cylindret boxermotor og en 2-takts dobbeltstempelmotor, samt tværstillet motor med forhjulstræk, uafhængig baghjulsophængning og for-bag forbunden affjedring.

Alligevel er listen over nyskabelser lang: Blandt andet kan nævnes selv bærende karrosseri, uafhængig forhjulsophængning med torsionsaffjedring samt tandstangsstyring. Selv om modellen de første par år måtte nøjes med den pensionsmodne sideventilmotor fra Morris Eight, var der alligevel tale om en moderne bil, som samtidig også var smuk og velkørende. Umiddelbart før produktionsstarten kom Issigonis i tanker om at bilen måske burde være lidt

brede. Der blev derfor lagt 4" (ca. 10 cm) på bredden, hvilket betød at den første serie blev solgt med to-delt kofanger, idet disse allerede var bestilt i den oprindelige bredde!

Morris Minor – der med rette betegnes som Issigonis' svendestykke – skulle blive en banebrydende og umådeligt populær bil, som forblev i produktion fra 1948 til 1972, fremstillet i 1,3 millioner eksemplarer.

### Alvis TA/350

Selvom Issigonis ikke interesserede sig for de mange intriger, som ledte op til og fulgte i kølvandet på Morris' fusion med Austin til BMC i 1952, var han frustreret over ikke at få friere hænder oven på succesen med Morris Minor. Han var nu et kendt navn i branchen, og via sine gode forbindelser fik han derfor et nyt og spændende job hos Alvis.

Alvis var et lille firma, som var kendt for at bygge eksklusive og gennemførte biler i høj kvalitet. Ledelsen havde helt korrekt observeret at fremtiden ikke lå i håndbyggede karrosserier, og de ønskede en ny, moderne model med selv bærende karrosseri. Issigonis syntes at være rette mand på rette sted. Han måtte undvære sin trofaste højrehånd Jack Daniels, men han fik alligevel samlet et entusiastisk team omkring sig.

Ambitionerne for den nye Alvis var fra starten meget høje. Det skulle være en stor 4-dørs personbil med en V8-motor i letmetal, baghjuls-træk, uafhængig hjulophængning på alle 4 hjul og automatgear. Af hensyn til rummeligheden skulle hjulene placeres ude i hjørnerne af bilen.

Kort før sin afsked fra Morris havde Issigonis mødt Alex Moulton, hvis familie ejede en virksomhed som producerede gummi. Moulton var meget interesseret i at anvende gummi til affjedring af biler; en tanke som Issigonis selv havde leget med, da han udviklede på sin Austin Seven racer. Derfor blev også en gummi affjedring med hydraulisk forbindelse mellem for- og baghjul inkluderet i den nye Alvis. Princippet skulle senere blive kendt som "Hydrolastic".

Der var nogen vanskelighed med at få den nye V8-motor i aluminium til at yde tilstrækkeligt. Og kombinationen af en centrifugalkobling og en 2-trins gearkasse med overdrive på begge gear voldte også en del bryderier. Men til gengæld var karrosseriet fra et tidligt tidspunkt vellykket, selvom listen over krav, det skulle leve op til, var lang: Stabilitet og sikkerhed, størst mulig akselafstand og sporvidde, lav vægt, lav gulvhøjde, rummelighed og produktionsvenlighed.

I 1954 var prototypen klar til test, og der skulle vise sig at blive en del arbejde med alle de nye konstruktioner, ligesom som den også skiftede frontdesign flere gange for at tilfredsstille ledelsens ønske om en mere konservativt udseende bil.

I den sidste ende kom der imidlertid intet ud af alle anstrengelserne, da Alvis' ledelse ikke turde satse på at kunne producere det nødvendige antal for at den kunne blive rentabel. Projektet blev sløffet i 1955, prototypen hugget op og Issigonis søgte tilbage til BMC.

Han havde fået nogle værdifulde erfaringer med sine ideer, mens Alvis ikke fik noget ud af det i den sidste ende. Firmaet blev overtaget af Rover i 1965, og blev således også en del af den senere British Leyland koncern.

Artiklens 2. del følger i næste nummer af **VeteranTidende**

**Først for ganske nyligt er der fundet billeder af Alvis-prototypen – den glemte Alvis. Flere af dem er vist i det engelske blad 'Classic & Sportscar', hvor der i juni-nummeret 2008 er en grundig beskrivelse af den.**







En Ford Taunus – men det er jo en betegnelse, der dækker over så mange forskellige biler. Hvad er det mere præcist for en udgave vi ser her? Og hvor er vi henne – og (måske) hvorfor lige her? Nogen må kunne fortælle noget om dette foto!

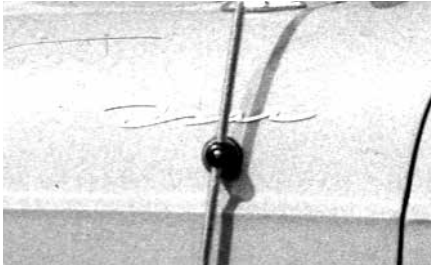
Den nederste bil er kommet lidt ud af facon. Det er ikke for at gøre det sværere at se, hvad det er for én. Redaktionen er helt uden ansvar; den så sådan ud da billedet blev fundet! Men lad os få et bud!

-jmn.

## Fra arkivet

Svar til: [vt@veteranbilklub.dk](mailto:vt@veteranbilklub.dk)





## Svar på billederne i VT 474

Det helt rigtige svar på den lille bil er, at det er en **Glas Isar T700**. Men Goggomobil er næsten lige så rigtigt. Modellen kom i produktion fra 1958 under navnet Goggomobil, men skiftede navn til Isar i 1959.

Firmaet Hans Glas GmbH introducerede den lille Goggomobil i 1954 – en mikroskopisk bil med en 250 ccm 2-takts hækmotor, som dog nåede at vokse til små 400 ccm frem til 1969, hvor produktionen stoppede. Der fandtes også en smart coupéversion af den lille Goggomobil samt diverse varevognsudgaver (se bl.a. postbilerne i VT nr. 467).

Men her er der tale om "den store Goggomobil", og man kunne vælge mellem to modeller: T600 og T700, hvilket henviser til størrelsen på den 2-cylindrede, 4-takts luftkølede boksermotor, placeret foran med træk på baghjulene. Begge modeller var i produktion til 1965, men mon ikke det kun er T700 der har været her i Danmark, hvor den blev importeret af Nordisk Diesel.

Glas er også kendt for større, og mere sportslige biler, og forsvandt som bilmærke i 1966, hvor det overgik til BMW.

Billedet er, som Svend Draaby skriver, taget i Sydhavnen, hvor man kan skimte H.C. Ørstedsværket til venstre i baggrunden. Fiskekutteren med KE71 på sejlet, er på besøg; den er hjemmehørende i Køge.



Hoverover er det en Goggomobil T700, præcis som den Nordisk Diesel havde med på biludstillingen i Forum 1960. Bilen har Goggomobil-embem på forskærmen. Navneskiftet til Isar skete ifølge troværdig kilde i november 1959 – så det har åbenbart været lidt tid om at slå igennem i Danmark. Nærstuder af billedet fra VT474 viser, at der faktisk står Isar på bilens forskærm, så dette billede må være lidt nyere – bilerne er helt ens.



### Locomobile

Den store, skadede bil var meget sværere - kun to, Jens Christian Thomsen og Anders Clausager, havde rigtigt svar: Bilen er en Locomobile model 48. En luksusbil, der fremkom i 1919 og kostede mere end 30 gange så meget som en Ford T. Locomobile havde forlængst opgivet damp som drivmiddel (i 1902) – model 48 havde en enorm 6-cylindret benzinmotor på godt 8,6 liter og var i produktion til 1929.

Billederne her er danske pressefotos og stammer formentlig fra Dansk Karrosseri Fabrik, hvor bilen blev repareret efter nærkontakt med en telefonmast. Typisk for den tids pressebilleder er de påklæbede og maskinskrevne billedtekster, som her kan citeres. Tilbage står spørgsmålet om hvem, der kan have haft sådan en bil i Danmark...

-jmn.

Locomobile Limousine c 3 Aar gl. har paakørt Telefonmast. Højre Forskæm afrevet og knust. Motorhjælm stærkt beskadiget. Torpedodør beskadiget, Vindspejl slaaet skævt og Underglasset itu. Hjælmbredt (aluminium) knust, Sideskærm beskadiget, Bagskærm do. Foraxel helt afrevet og slaaet skæv. Forfjeder beskadiget og skæv, højre Forhorn bøjet. Trinbredt afrevet og knust, højre Forhjul skævt, højre Baghjul do. Samtlige beskadigede dele oprettet, højre Forskærm, Hjælmbredt og Trinbredt fornyet samt hele Vognen lakeret.

Hele Reparationen kostede Kr. 1460,00.

- -

Samme Vogn efter Reparationen.







## SEAT 1400 B Especial

Tekst og billeder: Peter Horn

Forleden var jeg kørt til mit Nissan-værksted i Santa Ana mellem Murcia og Cartagena.

Imens jeg gik og ventede på at de kiggede på min bil, så jeg en interessant veteranbil i et næsten tomt lokale ved siden af. Helt tomt var det dog ikke, da der stod en Ford og et par SEAT 500/600.

Den bil som fangede min opmærksomhed var en SEAT Especial 1400 B sedan årgang 1956. En af de ting, der adskiller den fra standardmodellen, er bl.a. den ekstra tågelygte i fronten midt på køleren.

SEAT 1400 B blev lanceret i december 1956, et par måneder efter Fiat-modellen. Den var efter amerikansk mode, med en overflod af kromdele, hvide dæksider og en panoramabagruude. Den var også udstyret med en tågelygte i midten af gitteret.

SEAT Especial 1400B var den sidste version af denne bil med det oprindelige karrosseri.

Hestekræfterne var øget til 58 hk og en tophastigheden til 135 km/t. Interiøret var meget forbedret, fra 1958 med et nyt instrumentbræt

med speedometer med en horisontal stribe, der gav den det populære tilnavn "Mercury" 2. Mellem 1956 og 1959 blev 17.053 eksemplarer produceret.

Det var den første model der blev produceret hos Seat.

Ejeren, en ældre mand, fremviste den med glæde, den blev startet op og kørte fint i tomgang.

Karosseriet ser pænt ud, muligvis i original lak – med patina.

Manden var interesseret i at sælge den. Jeg kender ikke priserne på



denne model, men manden forlanger 20.000£, hvilket jeg tror kan forhandles.

Hvis der skulle være en i klubben der skulle være interesseret, kan jeg godt stå som formidler, evt. kan jeg få mandens telefonnummer. Dog taler han kun spansk.

Peter Horn, Spanien  
Jeg kan kontaktes på  
+34 634338201.



S.E.A.T:  
SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES DE TURISMO





Her er lidt mere - oplysningerne frit efter Wikipedia:

Seat 1400 var en baghjulstrukket fire-dørs sedan i mellemklassestørrelse, produceret i forskellige versioner af den spanske bilfabrik SEAT fra 1953 til 1963. Bilen var en kopi af Fiat 1400, Fiats første model med selv bærende karrosseri.

Seat 1400 var den første model i produktion hos SEAT i Barcelona. Senere fulgte adskillige licensfremstillede Fiat'er. Produktionen startede den 13. november 1953. I begyndelsen samledes bilerne af komponenter der blev afsendt som CKD-kits fra Italien, men allerede i 1954 steg andelen af spansk fremstillede dele til 93%. Målet var selvfølgelig at begrænse import og bidrage til udviklingen af den næsten ikke-eksisterende spanske industri. Licenssamarbejdet med Fiat har været af gensidig interesse: Seat manglede know-how på designsiden og Fiat fik afsætningsmuligheder uden for Italien i en tid hvor hjemmemarkedet lå næsten stille og de fleste lande i Europa var præget af importrestriktioner. Samarbejdet fortsatte helt

frem til 1982, hvor Seat kom ind under Volkswagen Group.

1400 B-modellen havde flere kræfter end de foregående, og samme karrosseri, dog med redesignet kølergitter. I 1960 kom 1400 C, med det mere kantede karrosseri, som kendes fra Fiat 1800, tegnet hos Pininfarina. 1400 B-udgaven med det tidlige karrosseri fortsatte dog med at være i produktion helt til 1964.

I alt blev der produceret 82.894 eksemplere i de forskellige versioner af model 1400.

1400 C blev til 1500 i 1963.

Med forbehold for fejl!

-jmn.





## Veteranbilparade til Bakken Lørdag d. 30. April, kl. 12.30

Vi mødes i Nærum og kører i samlet trop kl. 13.00 ad Strandvejen til Bakken. En opvisningstur rundt på Bakken og holder bagefter på afspærret område på P-pladsen.

**Dette i forbindelse med DVK og Bakkens dag 2016**

**Bakken byder på Burger og turpas**

**Tilmelding nødvendig**, for at kunne lave en deltagerliste og for at du kan modtage 2 billetter, der kan ombyttes med turbånd i Bakkens information.

Benyt lejligheden til en hyggelig Bakketur med familien.

**Dansk Veteranbil Klub & Bakken**

Tilmelding til: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)

Opgiv venligst : Bilmærke, model, årgang - Antal voksne og børn i bilen.



## FORÅRSTUR til LÆSØ

23. til 28. maj 2016



Har du/I lyst til at deltage i en spændende forårstur til Læsø i maj måned for at opleve sæsonen med jomfruhummere, sydesalt, brune bier, tanghuse og meget andet - kombineret med 2x slotsophold på ud/hjemtur er du velkommen til at tilmelde dig nu.

Turen er på 6 dage (5 overnatninger) med ½ pension og færge t/r Frederikshavn-Læsø.

Prisen beløber sig til ca. kr. 7.500,- for bil og 2 personer.

Læg dertil benzin, Molslinien/bro og lidt til frokost.

Du kan også deltage i en kortere del af turen med 3 overnatninger tirsdag til fredag, ligeledes med ½ pension og færge til kr. 4.500 for bil og 2 personer,

Tilmelding efter ”først til mølle” princippet. Hotel og færge betyder begrænset tilmelding!  
Så tøv ikke hvis det har din interesse.

Yderligere oplysninger og tilmelding til

Bodil Amorsen og Preben Pedersen  
[bopr@stofanet.dk](mailto:bopr@stofanet.dk) mobil 28646336





## ODSHERREDSLØBET

### Køres st. bededags

### Lørdag 23.april 2016.



**PROGRAM. Kl. 9<sup>00</sup> - 10<sup>00</sup>** Løbs deltagerne samles ved Administrationscentret (Rådhuset) Rådhusvej 4540 Fårevejle  
**Der serveres morgenkaffe fra kl. 9,00**  
**Kl. 10<sup>00</sup>** Løbet starter med præsentation af køretøjer. Der sendes af sted i nummer orden.  
**21. Odsherredsløb på kryds og tværs i Odsherred. Ca. 110 km lang rute, som afslutter med frokost på STRANDLYST, Lyngvejen 199 4560 Vig.**  
**DELTAGELSE.:** Alle køretøjer over 35 år max. 100 køretøjer (biler-motorcykler).  
**HUSK** beskrivelse af køretøj gerne historie.

**Betaling. Startgebyr. 50,00 kr. pr. køretøj**

**Forplejning pr. person 180,00 kr. pr. person.** Morgenmad, frokost, incl. 1 øl eller 1 vand eller 1 glas vin samt kaffe antal.....a 180,00 kr.

**børn(12 år) antal..... a 85,00 kr.**

**Tilmeldingsfrist. Max 100 køretøjer først til mølle.**

Sendes: til Conny Larsen, Nygårdsvej 1, b. 4573 Højby Mail. [col@mail.dk](mailto:col@mail.dk) tlf. 59 30 25 71

Beløb sendes pr. Check eller indbetales på konto Sparekassen Sjælland Reg. Nr. 0517 konto 0001017899

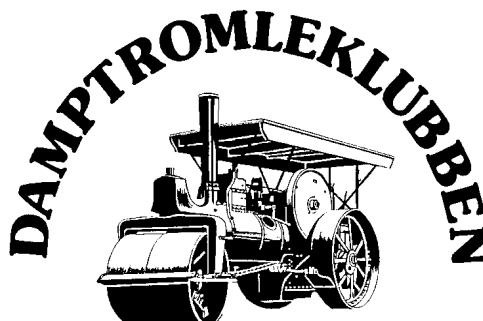
**HUSK NAVN ADRESSE PÅ INDBETALING TIL BANK.**

**Man er ikke tilmeldt før beløb er modtaget. Alle modtager besked pr. brev.**

Med venlig hilsen. Erik og Conny Larsen

## SwapMeet

**Danmarks største - ikke-kommercielle - stumpemarked.**



**Søndag 24. April 2016 8<sup>00</sup> - 15<sup>00</sup>**

<http://swapmeet.damptromleklubben.dk/>

**Indgang 50 kr.**

**Oldvejen 25, 4300 Holbæk.**



## Biler der fulgtes med sporvognene...

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm lørdag 30. juli 2016



Ejere af motorkøretøjer på fire, tre eller to hjul fra 1972 eller tidligere indbydes til træf med deres køretøjer og feststemte passagerer.

Deltagernumre og program for dagen tilsendes efter først-til-mølle-princippet.

Hverdagsbiler, erhvervskøretøjer, biler med vind i håret eller prestige-biler. Alle er velkomne, når vi genskaber gadebilledet før verden gik af lave. Præmier til det mest charmerende køretøj fra hvert deltagende årti og den herre og dame – ikke nødvendigvis i samme køretøj – som har gjort mest ud af at være iklædt tøj, der var mode, da bilen var ny.

Tilmelding nødvendig til  
 pressesekretær Søren Palsbo,  
 e-mail: presse360@gmail.com  
 eller mobil: 60 83 62 34.



# Bornholm Rundt 2016



Bornholms Motor Veteraner indbyder til veteranrally nr. 39 "Bornholm Rundt" i weekenden d. 2. & 3. juli 2016. Indbydelsen er for alle veterankøretøjer fra før 1981 og både danske og udenlandske deltagere er velkomne. Mødested er "Kajakklubben", Stenbrudsvej 2, 3730 Nexø. Max. deltagere/køretøjer 150.

### PROGRAM Lørdag d. 2. juli 2016:

- Kl. 08.00 Køretøjerne skal være indskrevet på mødestedet. Der bydes på en kaffetår.
- Kl. 09.00 Rallyet starter.
- Kl. 11.30 til 13.30 (ca. halvvejs) serveres der frokost på ukendt sted.
- Kl. 16.30 Alle er tilbage på startstedet.
- Kl. 18.30 Præmieuddeling og festmiddag med musik og dans i Nexøhallen, Stadionvej 22, 3730 Nexø

### PROGRAM Søndag d. 3. juli 2016.

- Kl. 09.30 Opstilling til parade på mødestedet.
- Kl. 11.00 Fælleskørsel i grupper til Nordbornholm, hvor vi afslutter med frokost på Nordbornholms Røgeri (se tilmeldingsblanketten).

Tilmelding og betaling kan kun foretages til:

**BORNHOLMTOURS, Sdr. Hammer 2G, 3730 Nexø, DK.**

Tlf. +4556493200 Fax: +4556494310 eller

Mail: [info@bornholmtours.com](mailto:info@bornholmtours.com)

hvor booking af færgebilletter samt evt. overnatning også kan foretages.

Tilmeldingsblanketten findes også på vor hjemmeside:

[www.bornholmsmotorveteraner.dk](http://www.bornholmsmotorveteraner.dk)

Tilmeldingen er bindende efter 1. juni 2016.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til

Johannes Anker, tlf. +45 2916 3182,

e-mail: [johsanker@gmail.com](mailto:johsanker@gmail.com)

TILMELDINGSBLANKET: (bedes udfyldt)

Startgebyr køretøj.....	dkr.	300,-
___stk. kuverter til festmiddag lørdag aften á dkr. 250,-.....	dkr.	
___stk. frokost buffet lørdag á dkr. 75,-.....	dkr.	
___stk. 2 stk røget sild søndag á dkr. 75,-.....	dkr.	
___stk. 2 stk fiskefiletter søndag á dkr. 75,-.....	dkr.	

*Venligst bemærk at alle ovenstående priser er eksklusiv drikkevarer...*

i alt dkr. ....

Navn.....

Adresse..... Land.....

Email..... Tlf.....

Køretøj..... Årgang.....

[www.bornholmsmotorveteraner.dk](http://www.bornholmsmotorveteraner.dk)

**BORNHOLMTOURS®**

Ved afsendelse af tilmelding foretages samtidig betaling til:

DK: **bankkonto nr. 4720 3615 700 583**

S : **12200108311**

N : **reg. 9760 konto 97600518902**

D : **BLZ: 20320500, konto 4989501933**

**VENLIGST BEMÆRK AT:** Startnumre vil først blive udsendt efter at tilmeldingsfristen er slut, eller løbet er fuldttegnet. Køretøjerne vil blive tildelt startnumre efter årgang. Det vil sige at de ældste køretøjer starter først og slutter med de yngste. Der vil som tidligere år, også være præmier til de bedste tidstypiske påklædninger. Det fremsendte startnummer er eneste gyldige legitimation ved indskrivning. Manglende indbetaling udelukker for deltagelse.



# Beskyt din bil fra regn og rusk

## TITAN CONTAINERS

tilbyder ren, tør og sikker opbevaring



Kort- eller langtidsleje • 24-timers adgang • Opbevaringsløsninger for private og firmaer

Kontakt os i dag for mere info 7023 1617  
[www.TITANcontainers.dk](http://www.TITANcontainers.dk)



### Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter 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](http://www.e-forsikringer.dk)  
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegning.

**ETU Forsikring** - [www.etuforsikring.dk](http://www.etuforsikring.dk)  
– er forsikringsselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er idag Danmarks hurtigst voksende aktør på området. Vi glæder os til at tegne din forsikring.

#### Priseksempler (2015):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.046 kr. inkl. vejhjælp
Vintagebil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.174 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisko 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](mailto:info@e-forsikringer.dk) for tilbud



# 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](http://www.veterandele.dk)

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 \* Mail: [info@veterandele.dk](mailto:info@veterandele.dk)

# Man behøver ikke være veteran...

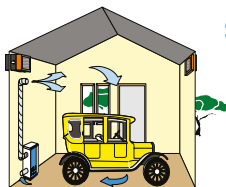


...for at læse

# Veteran Posten

[www.VeteranPosten.dk](http://www.VeteranPosten.dk)

## Sorptionsaffugtning af garager



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



- specialister i affugtning  
Tlf: 4495 3355 • [www.munters.dk](http://www.munters.dk)



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

[www.veteransmeden.dk](http://www.veteransmeden.dk)

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse





## Biler sælges



**MG MIDGET Mk III 1971.** Fra dødsbo sælges denne MG Midget MKIII 1971. Dansk fra ny, orig. sorte nummerplader. Sidst synet i 2011, gældende til 2019. Bilen er stort set uden rust, lidt lappet i den uoriginale Alfa Romeo farve, men i god brugbar stand og kører godt. Alufælge, orig. hovedrepareret 1275 cc motor, olie køler, bagagebærer i rustfri stål. Kaleche og tonneaudækket. W&P SEBRING glasfibernæse monteret siden 1980.

Orig. skærme, hjelm, næsestykke, grill, m.m. kan evt. medfølge (skal omlakeres).

Vinterpris kr. 60.000 - eller ??? ved hurtig handel. Bilen kan ses i Esbjerg ved henv. til

Jørgen Lind, tlf. 7516 4114 / 2016 6614

e-mail: jlind@esenet.dk

**Nash Metropolitan 1957** - den sjældne convertible model! Bilen er veteransynet i 2012, meget arbejde er lavet på den, og meget udskiftet, men der mangler stadig noget finish. Den starter og kører upåklageligt, og vækker berettiget opsigt, er indregistreret i 1957, afgiften er betalt og der er indreg. På historiske Y nummerplader. Er i de rigtige farver turkis og hvid. Reservedele til denne bil er yderst let at anskaffe, da mekanikken er almindelige BMC stumper. Bilen fremvises gerne, og kan overvintre her, hvis det ønskes. Modtager gerne et seriøst bud på bilen. Pris kr. 65.000.

Jens Petersen, tlf. 4034 0008  
e-mail: jens.petersen@pc.dk

## Dele til biler sælges

Slebne **krumtappe** til diverse motorer sælges, disse er slebne på alle pinde, konserverede, men skal lægges i blød for grundig rensning:

Ford Cortina 116E, Mercedes 200/8, Mazda, Mitsubishi 2300D, BMW 2002, Fiat 850, Fiat 600D, Ford Cortina 113E, Ford Consul 315, Ford Escort 1,6, Opel Kaptajn 2,5, Opel Super Six, Triumph Herald, Volvo B16, Volvo B19, Simca Flash, VW 1200 34 HK, Fordson Major benzin, Opel Rekord A 1700, Fordson 5000 4 og 6 cyl., Ford Taunus V4 1500.

Pris 4 cyl. kr. 600,00 pr. stk. pris 6 cyl. kr. 800 pr. stk.

Enkelte fabriksnye takthjul til bl.a. ældre **Opel** og andre - ring og hør nærmere.

Hans Pedersen, henvendelse aften: 4581 3274 eller 2984 8282.

5 stk. navkapsler til **VW bus** årgang 1963 samt instruktionsbog til **Opel** årgang 1953/54.

Aage Thomsen, tlf. 75673115

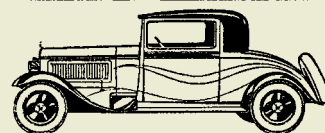
## Diverse

Efterlysning: Hudson Årgang 1939. Er nogen der kender den, og ved hvor den kan befinde sig? Se foto. Henv. Brinch, 22163684.

Mail: arbidan@mail.dk



# DKW



P. H. skriver i „Pol.“: . . . Her er Konstruktionen speciel for den lille lave Vogn, idet Motoren trækker paa Forhjulene, derved undgaas den lange Kardanaksel fra Motoren til Baghjulene, som altid er i Vejen ved lavt byggede Vogne. Med Forhjulstrækket er Muligheden til Stede for en typisk lille Vogn.“

A/s **Asra**  
Rosenørnsallé 10 Central 5753

## Velkommen til nye medlemmer:

Harald Sverdrup-Jensen	Malmlosevej 29	2840 Holte	4542 4132	Mercedes-Benz 300 E	1992
Preben Andreasen	Genforeningsvej 3	6920 Videbæk	6176 1884		
Flemming Kjær	Alsø Stationsvej 4	8500 Grenå	8630 1039	FIAT 1100	1961
Per Klingenberg	Posekærvej 25	6000 Kolding		Opel Rekord P 2	1963
Leif Kjær Steffensen	Frenderupgade 34	4780 Stege	6135 0611	MG B	1963
David Simonsen	Leifsgade 5, 01 th.	2300 København S			
Peter Thiellesen	Posekærvej 25	6200 Aabenraa		Porsche 911 3,2 Carrera	1984



## 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
				
RØD/SORT med logo <b>kr. 350,00</b> med navn    kr. 400,00	<b>Kr. 30,00</b>	Bredde 7 cm <b>Kr. 25,-</b>	<b>Kr. 50,-</b>	Bredde 6 cm <b>Kr. 125,00</b>



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

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





## ● Bagklappen ●

### Jaguar Mk2 1961

At en Jaguar Mk2 også er smuk bagfra, er jeg vist ikke den eneste, der synes. Men da bilen kom på markedet i 1959, var det ikke kun interesserede købere, der så bilen bagfra, det gjorde politiet også, da vognen hurtigt blev et efterspurgt transportmiddel for personer, der ville væk fra politiet i en fart. Derfor måtte engelsk politi da også hurtigt indlemme modellen med den store motor i vognparken.

Jaguar Mk2 efterfulgte i 1959 den allerede legendariske Mk1, der i 1955 blev introduceret som den første rigtige Jaguar saloon. Bilen havde den samme XK-motor, som opnåede så stor succes i sportsmodellerne (XK 120 og 140) først med en 2,4 l motor og straks derefter med en motor på 3,4 l. Men i oktober 1959 blev efterfølgeren så introduceret, nu med et motorprogram på 2,4, 3,4 og 3,8 l XK-motorer. Bilen blev hurtigt meget populær, først og fremmest på grund af de fremragende køreegenskaber og den høje tophastighed i topmodellen, samtidig med at vognen også kunne bruges som komfortabel og tyst direktionsbil. Mark 2 blev produceret til 1968 i forskellige versioner og i et samlet styktal på 87.000.

Mange biler blev eksporteret til USA, herunder bilen på fotoet, som jeg har fået til Danmark fra Californien. Det er topmodellen, altså en 3,8 med overdrive fra 1961, og da den kommer fra USA har den også (fungerende) powerstyring. Motoren yder 220 hp ved 5500 omdrejninger og har (havde) en tophastighed på over 200 km/h. Som en lille særlig detalje, som man kan se på billedet, er den på bagerste kofanger forsynet med et lille mærke, der advarer om, at den har skivebremser på alle fire hjul. En Mk2 kan ikke bare køre hurtigt – den kan også bremse! Bilen er helt original og repræsenterer efter min mening noget af den mest sublime kombination af teknologi og design. Nu efter mere end 50 år er den stadig smuk at se på og en af de eneste dagligbiler fra den tid, som stadig ser lige ung ud.

Jørgen Lindegaard

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

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